A. hydr.
455

Digitized by Google

A. hydr. List
755

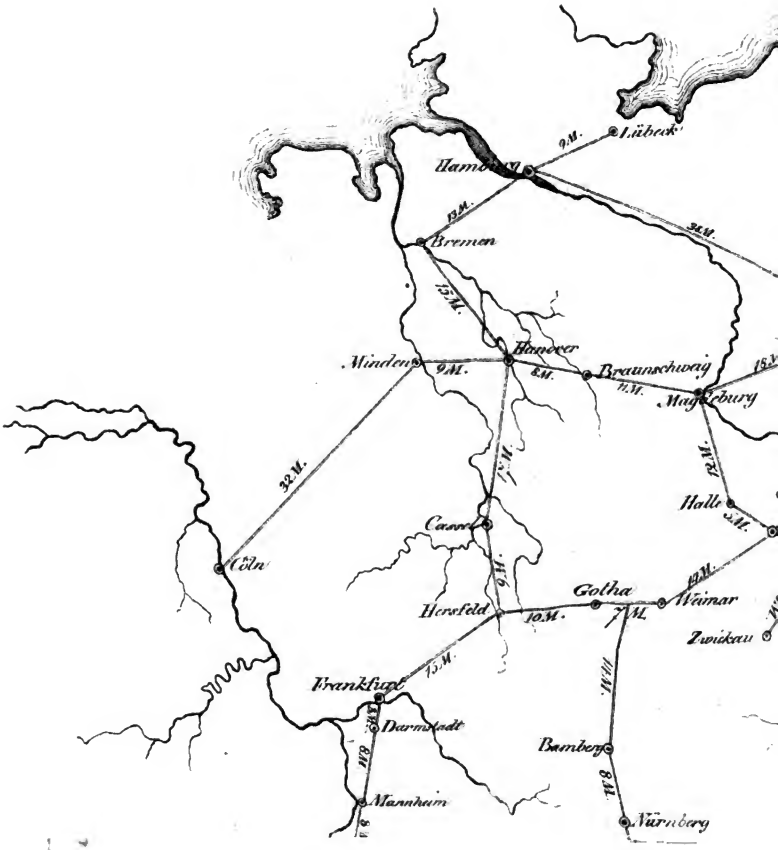
<36601685760012

<36601685760012

Bayer. Staatsbibliothek

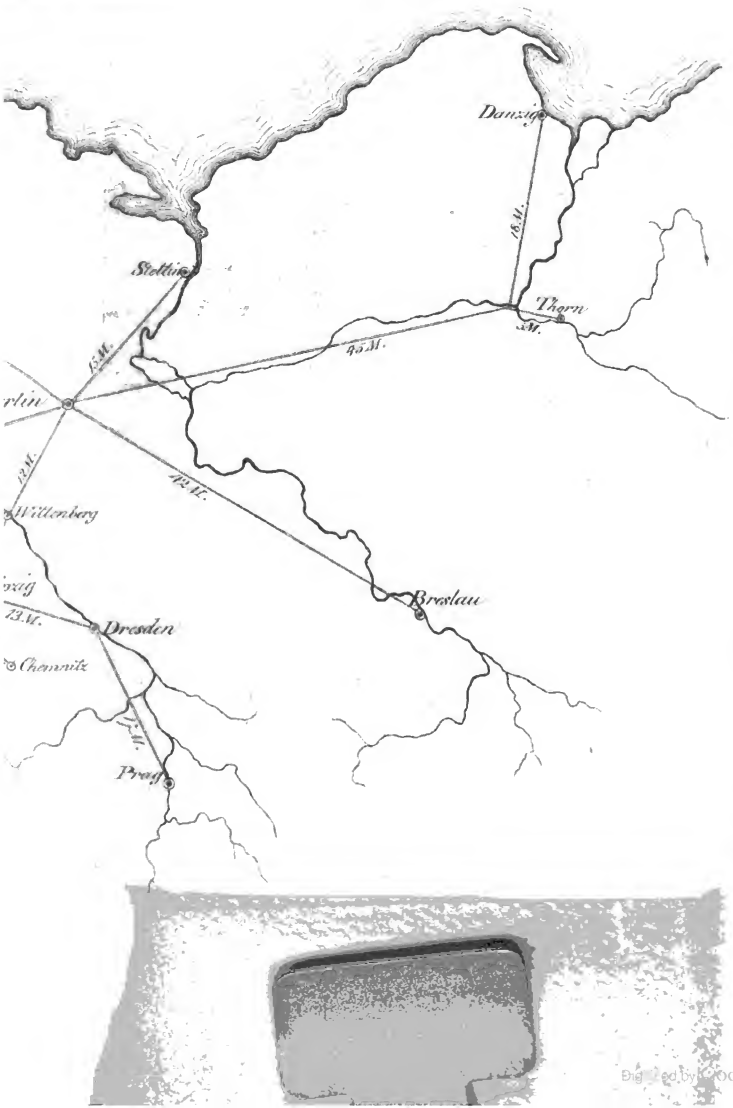
Digitized by Google

Das deutsche Eis



Digitized by Google

nbahn-System.



Digitized by Google

Ueber

ein sächsisches Eisenbahn-System

als Grundlage

eines allgemeinen

deutschen Eisenbahn-Systems

und insbesondere

über die Anlegung einer Eisenbahn

von

Leipzig nach Dresden.

Von

Fr. List,

Consul der Vereinigten Staaten für das Großherzogthum Baden.

Leipzig,

A. G. Liebeskind.

1833.

Digitized by Google

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Digitized by Google

Bayerische Staats-Bibliothek München

I.

Eingabe

an

die hohen und höchsten Behörden

im Königreich Sachsen.

Ew.

nehme ich mir die Freiheit, hiemit den Entwurf zu einem Gesetz für Beförderung der Anlegung von Eisenbahnen im Königreich Sachsen überhaupt und zu Anlegung einer Eisenbahn zwischen Dreßden und Leipzig insbesondere, zur geneigten Erwägung einzureichen, wobei ich vor allen Dingen gehorsamst bitte, die Form, in welche ich meine Vorschläge eingekleidet habe, nicht mißfällig aufzunehmen, sondern geneigtest zu berücksichtigen, daß es nur auf diese Weise möglich ist, so viele Bestimmungen und Vorschriften für so complicirte Geschäfte auf anschauliche und einleuchtende Weise darzustellen. Aus diesem Grund pflegen in allen Ländern, in welchen große Unternehmungen durch Aktiengesellschaften betrieben werden, die Stifter derselben, indem sie die Ertheilung einer „Charte" nachsuchen, die Entwürfe dazu selbst anzufertigen und durch die Repräsentanten ihres Districtes der gesetzgebenden Behörde als Grundlage der darüber zu ertheilenden „Akte" einreichen zu lassen. In dem vorliegenden Fall kommt noch besonders in Betracht, daß in Sachsen Form und Gegenstand dieses Entwurfs neu sind, daß es also hier von besonderem Interesse ist, eine klare Anschauung von beiden zu erhalten.

Digitized by Google

Noch wird es nöthig sein, bevor ich auf den Gegenstand dieser gehorsamsten Eingabe selbst eingehe, mich über meinen Beruf zu dergleichen Vorschlägen auszuweisen. Schon im Jahr 1827 ist es mir in Nordamerika gelungen, für eine der ersten und bedeutendsten Unternehmungen dieser Art, die nun schon seit dem Jahr 1830 im Gang ist, eine Aktiengesellschaft von einer halben Million Dollars Capital (ungefähr 700,000 Thaler sächsisch) zu stiften *). Ich konnte die erstaunlichen Wirkungen der

*) Diese Eisenbahn verbindet die von mir entdeckten und angekauften Kohlenminen von Tamaqua mit dem Schuylkill-Canal und läuft das kleine Schuylkillthal entlang, das einer solchen Anlage nicht geringere Schwierigkeiten entgegenstellt, als der Plauische Grund bei Dresden. Die Kohle ist Anthracit (Blende oder Glanzkohle) und enthält 96 Procent Carbon, 3 Siler, 1 Wasser und etwas weniges Schwefel. In gewöhnlichen Oefen ist sie schwer anzuzünden, welcher Unbequemlichkeit jedoch der Amerikanische Erfindungsgeist so sehr abzuhelfen gewußt hat, daß sie jetzt nicht nur allgemein zum Hausgebrauch, sondern auch für Fabriken, Dampfmaschinen und Dampfboote dem Holz vorgezogen, ja sogar von den Landwirthen auf der Route wohlfeiler gefunden wird, als das Aufmachen ihres eigenen Holzes. Sie gibt weder Rauch, noch Flamme, noch Geruch und enthält ungefähr 30 Procent mehr Heitzkraft als die bituminöse Kohle.

Diese Minen sind vielleicht die reichsten die man kennt. Bei Tamaqua zählt man 50 fast aufrecht stehende Flötze, wovon das stärkste 60 Fuß, das geringste 8 Fuß mächtig ist. Ihre Höhe über dem Wasserspiegel ist 900 Fuß und ihre Tiefe, ungeachtet man mehrere 100 Fuß tief gegraben hat, ist noch nicht ergründet. Die Oeffnung eines Flötzes, die in England 80 bis 100,000 Pf. Sterling Vorauslage kostet, bezahlt sich hier dnrch die Kohlen die man bei dieser Gelegenheit gewinnt. Eine Tonne oder 20 Ctr. zu fördern, kostet bei einem Tagelohn von 1¼ bis 1½ Dollars nicht mehr als 60 Cents oder 20 Groschen. Die Consumtion dieses Brennmaterials ist im Lauf der letzten 7 Jahre, seit welcher Zeit es erst in Gebrauch gekommen ist, bis auf 400,000 Tonnen gestiegen und wird nach mäßigen Schätzungen im Lauf der nächsten 7 Jahre bis auf 1½ Millionen Tonnen und dann regelmäßig mit der Bevölkerung wachsen. Die Schuylkill-Eisenbahn transportirt hieran dieses Jahr 50,000 Tonnen mit zwei in Liverpool erbauten Maschinen; ihre Production steigt jedes Jahr um 33⅓ Procent. Bis auf 200,000 Tonnen wird eine einfache Bahn zum Transport hinreichen, dann aber wird ein zweites Paar Geleise gelegt werden müssen. Ihre Länge von Tamaqua bis Port-Clinton beträgt 21½ Meilen. Dieser Weg wird von den Dampfmaschinen in

Digitized by Google

Eisenbahnen in England und Nordamerika nicht mit ansehen, ohne den Wunsch zu hegen, mein deutsches Vaterland möchte gleicher Wohlthaten theilhaftig werden und trat deßhalb schon im Jahr 1827 mit dem königl. bayerischen Oberberg-Director von Bader in München, welcher seit vielen Jahren über diesen wichtigen Gegenstand geschrieben hatte, in Correspondenz. Obgleich meine Briefe nicht für die Publizität berechnet waren, ließ sie doch Herr von Bader in den Beilagen der allgemeinen Zeitung vom Jahr 1827 abdrucken und veranlaßte mich dadurch, vermittelst der angeschlossenen Broschüren, meine dort ausgesprochenen Ansichten weiter auszuführen, und insbesondere die Vortheile eines ganzen Systems von Eisenbahnen für das Königreich Bayern, so wie einer Bayerisch-hanseatischen Eisenbahn darzuthun *). Als ich mich hierauf

---

2½ Stunden mit 16 Wagen zurückgelegt, wovon jeder 3 Tonnen Kohle hält. Die Maschinen gehen täglich zweimal hin und her, transportiren also täglich 200 Tonnen. Da sie mit kleinen Kohlen gespeißt werden, die auf dem Platz keinen Absatz haben, so sind die Transportkosten sehr gering, und betragen nicht mehr als 1 Cent oder 4 Pfennige per Tonne und Meile. Außer den Minen und der Eisenbahn gehören der Compagnie die Städte Tamaqua und Port-Clinton. Jene zählte am 1. Juli d. J., 3 Jahre nachdem das erste Haus gebaut worden war, 130, diese 45 Häuser. Der Hafen von Port-Clinton, von welchem in diesem Jahr über 1000 mit Kohlen beladene Boote nach Philadelphia abgehen, und von dort oder aus den zwischen gelegenen Gegenden mit Waaren, Lebensmitteln, Gyps, Kalksteinen, Ziegeln und Eisensteinen zurückkommen, hat sehr schöne Basins und Ladungsvorrichtungen. Beide Städte sind bereits in der neuesten Ausgabe der General-Charte der Vereinigten Staaten zu finden.

*) Mittheilungen aus Nord-Amerika, von Fr. List, 1s Heft 1828. 2s Heft 1829. Hamburg bei Hoffmann u. Comp.

»Vortheile welche aus einem so zusammenhängenden Communications-System dem innern und äußern Verkehr Bayerns erwachsen:«

»Getreide aus dem Ries und dem Innern Bayerns (besonders wenn es nach Amerikanischer Weise in Mehl verwandelt würde, wie ich in meinen Briefen vorgeschlagen habe) fände nach der Schweiz, nach den Rhein-, Main- und Elbegegenden regelmäßigen Absatz. In Zeiten außerordentlicher Theurung würde es bis nach England gehen.

Digitized by Google

im Jahr 1831, in Geschäften der Amerikanischen Regierung in Paris befand, und bei dieser Gelegenheit die statistischen Verhältnisse Frankreichs genauer kennen gelernt hatte, bemerkte ich, daß man in Frankreich die Eisenbahnen von einem unrichtigen Standpunkt aus betrachte und benützte daher eine zu Anbahnung eines Handelsver-

---

Eben so: Wolle, Klee-, Lein- und Rebsaamen, Handelspflanzen aller Art, getrocknetes Obst, welche die nördlichen Kreise in so großer Menge liefern.«

»Main- und Tauberweine und Biere würden ihren Markt doppelt und dreifach erweitern.«

»Salz, Gips, Eisen, Steinkohle, Holz und Torf, Artikel, die wegen ihres großen Einflusses auf das Wohlbefinden der niedern Volksklassen, und auf die productiven Kräfte der Nation, und wegen ihres großen Verbrauchs in finanzieller und staatsökonomischer Hinsicht von der höchsten Wichtigkeit sind, würden im ganzen Land zu viel wohlfeileren Preisen verkauft werden können.«

»Der erleichterte Bezug von Rohzucker, Baumwolle, rohen Häuten, Thran und andern zur Fabrikation erforderlichen Rohstoffen, würde den bayerschen Fabriken sehr zu gut kommen. Man bedenke nur, wie viel sie durch den schnellen Umsatz ihrer Capitale und durch die Sicherheit und Bestimmtheit des Bezugs und des Absatzes gewinnen würden.«

»Bald würden sich die sächsischen Länder bewogen finden, die Linie von Bamberg bis nach der Weser und Elbe fortzusetzen, wodurch Bayern mit Hamburg und Bremen in direkte Verbindung käme. Durch diese Route würden die Niederlande gezwungen, dem Handel auf dem Rhein alle nur mögliche Erleichterungen zu verschaffen.«

»Der Speditions- und Ausfuhrhandel von Nürnberg, Augsburg und insbesondere der Getreide-Markt von München würden außerordentlich gewinnen.«

»Eine Menge kleinerer Unternehmungen würden den größeren folgen z. B. Bahnen von den Salzwerken bis München, von den Steinkohlengruben des Obermainkreises nach Nürnberg ꝛc. Ich weiß nicht woher München seine Brennmaterialien bezieht, sollte es aber nicht auf der Isar vermittelst Flößen geschehen, so scheint keine Unternehmung sich so sehr zu empfehlen, als eine Eisenbahn von München nach den Gegenden, welche diese Hauptstadt mit Holz versehen. Die niedern Gegenden von Würtemberg beziehen ihr Holz von der Alp und vom Schwarzwald; oben wird es in die Flüsse geworfen und unten aufgefangen. Die Verluste an Holz und Brennkraft sind so groß, daß Eisenbahnen von den Gebirgen nach

Digitized by Google

trags zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten von mir verfaßte Abhandlung, wovon ich ein Exemplar anzuschließen die Ehre habe *), diesen Gegenstand in

der Hauptstadt und den Weingegenden vortrefflich rendiren würden*]. Der staatswirthschaftliche Vortheil würde noch ungleich bedeutender seyn. Um ihn zu bestimmen, müßte man berechnen: — wie viel mehr Holz die Waldgegenden bei beßerer Bewirthschaftung der Waldungen und bei einer Holzökonomie, wie sie nothwendig eintreten müßte, wenn der Absatz des Holzes sich vermehrte, also der Preis am Ort der Production stiege — wie viel mehr Holz nach den Niederungen verführt werden könnte, — wie viel dadurch an Fuhrlohn und Holzverlust (oder Verlust an Heitzkraft) erspart würde, — wie viel durch Ausrodung an gutem Land in den Niederungen für einträglichere Culturen und an erhöhtem Werth der Waldungen in den Gebirgen gewonnen würde; — wie viel der Weinbau gewönne, wenn die in der Nähe an Weinbergen befindlichen Waldungen ausgerodet würden.« (Mittheilungen aus Nordamerika, 1tes Heft, S. 12. u. 32.).

*) Idées sur les réformes économiques et commerciales applicables à la France, par F. List; auch in der Revue Encyclopédique vom Jahr 1831. (März, April und Sept. Heft) abgedruckt. Das »Ausland« vom 16. und 17. April 1832. enthält unter dem Titel: Ueber ein allgemeines Eisenbahnsystem in Frankreich einen Artikel aus Paris, den ich hier mittheile, da er eine Uebersicht über die in jenen Artikeln enthaltenen Argumente und Thatsachen gibt:

»Seitdem die Liverpool- und Manchester-Bahn in Verbindung mit den neuen Dampfwagen die kühnsten Erwartungen übertroffen hat, folgt in England ein Projekt dem andern, und alles müßige Kapital fließt fast ausschließlich nach diesen neuen Unternehmungen hin. Die Eisenbahnluft hätte sich ohne Zweifel längst schon unsern Kapitalisten

*] Eine Klafter Holz in den Waldgegenden kostet 3 bis 4 fl. Der Mittelpreis in den Weingegenden, wenn das Holz nicht durch das Flößen an Heitzkraft verlöre, dürfte 15 fl. seyn. Nehmen wir aber, um größeren Absatz zu bewirken nur einen Preis von 12 fl. also 8 fl. für Transportkosten und Gewinn. Zu diesem Preis dürfte die Quantität des jährlichen aus den Gebirgen nach den Niederungen gehenden Holzes von 40,000 auf 80,000 Klaftern gesteigert werden, folglich der Ueberschuß à 8 fl. auf 640,000 fl. Die Zugkosten einer Klafter Holz auf der ganzen Route, da ein Pferd bei dem starken Fall der Bahn ungefähr 10 Klafter ziehen könnte, dürften sich höchstens auf 1½ Gulden oder 120,000 fl. belaufen; folglich der reine Gewinn 502,000 fl. Sechzig Wegstunden Eisenbahnen, womit man ohne Zweifel alle Hauptpunkte der Holzproduction erreichen, und zugleich den größten Theil des inländischen Verkehrs an Salz, Weinen, Getreide, Steinen ꝛc. führen könnte à 50,000 fl. per Stunde, würden 3 Millionen Gulden anzulegen kosten, und nach Abzug von 2 Procent Reparationskosten ꝛc. vom Holztransport allein 11 bis 12 Procent einbringen.

Digitized by Google

einem als Einleitung vorangeschickten Artikel abzuhandeln und dabei bemerklich zu machen, daß die Wichtigkeit der Eisenbahnen erst in ihrem vollen Licht erscheine, wenn die Total-Wirkung eines ganzen Systems auf die Totalität sämmtlicher moralischer und erwerbenden Kräfte einer gan-

---

mitgetheilt — denn die 100 Prozente, welche die meisten englischen Unternehmungen bereits gemacht haben, stechen ihnen in die Augen und öffnen ihren Sinn für das Gute und Nützliche — hätte nicht die Furcht vor Krieg und Emeuten sie für alle solide Spekulation seither unfähig gemacht. Inzwischen sind die Ingenieure und Nationalökonomisten nicht ganz unthätig geblieben. Die Herren Mellet und Henry, welche schon vor mehreren Jahren für eine Kompagnie die Anlegung einer Eisenbahn von St. Etienne nach Andrezieux, und später bis nach Roanne unternommen hatten, um den vortrefflichen Steinkohlen von St. Etienne den Markt nach dem Flußgebiete der Loire und Seine, bis Paris und weiterhin zu eröffnen, wurden ermuthigt, ihr Unternehmen bis nach Digoin zu projektiren, wo demnach ihre Eisebahn den Loirekanal erreicht; eine Verbindung, welche die unregelmäßige und unsichere Flußschifffahrt der Loire ganz ausschließen wird. Auch haben die bedeutendsten unserer Ingenieure kürzere oder längere Wallfahrten nach England gemacht, wie z. B. die Herrn Mellet und Henry, Herr Cordier, Inspektor der öffentlichen Unternehmungen, ein um die französische Industrie vielfältig verdienter Mann, die Herren Coste und Perdonnet. Erstere haben die Resultate ihrer Beobachtungen in ihre Berichte an die Aktionäre der Eisenbahn von St. Etienne nach Roanne einfließen lassen, die beiden letztern aber ein besonderes Memoire über die Eisenbahnen in Druck herausgegeben. Nicht wenig Aufmerksamkeit hat ferner die im verflossenen Winter erst in der Revue Encyclopédique, dann als Broschüre erschienene Darstellung der finanziellen und nationalökonomistischen Vortheile eines allgemeinen Eisenbahnsystems in Frankreich in Anspruch genommen. Der Verfasser, Herr F. List aus Philadelphia, der sich seit vielen Jahren mit diesem Gegenstande beschäftigt, und dem in den Vereinigten Staaten eine der bedeutendsten Unternehmungen dieser Art gelungen ist, hat zum ersten Mal die Vortheile eines allgemeinen Eisenbahn-Systems zu zeigen gesucht. Früher wurden bloß einzelne Projekte zur Sprache gebracht, wie z. B. die Verbindung einer Steinkohlenmine mit einem schiffbaren Fluß oder einem Kanal, oder die Verbindung von zwei Strömen oder einer großen Stadt mit einem Seehafen. Herr List dagegen setzt voraus, Frankreich besitze ein System von Eisenbahnen, das von Paris ausstrahle, nach Bordeaux, Nantes, Marseille, Besançon, Straßburg, Metz, Brüssel, Calais, Havre de Grace und Dieppe, und

Digitized by Google

zen Nation, und zumal eines Continental-Reichs, in Betrachtung gezogen würde, wobei ich zugleich einen Ueberblick dieser Wirkungen in Beziehung auf Frankreich zu geben suchte.

---

zeigt nun, was Frankreich von einer solchen Maschine zu erwarten habe, in allgemeinen Umrissen. Man erstaunt über die Unermeßlichkeit der Wirkungen dieser Erfindung, wenn man sie mit dem Verfasser von diesem Standpunkt aus betrachtet, und, nachdem man die Sache approfundirt hat, kann man nicht umhin sich zu gestehen, daß die Eisenbahnen in Verbindung mit den Dampfwagen, bestimmt sind, in der Geschichte der menschlichen Erfindungen eine nicht minder wichtige Rolle zu spielen, als die Presse und das Pulver, daß sie mit Einem Wort das Blutadersystem des europäischen Kontinents bilden werden. Betrachten wir diese Wirkungen etwas näher. Durch die Verringerung der Frachten um $\frac{1}{4}$ und in manchen Fällen um $\frac{5}{6}$ und $\frac{9}{10}$ ihres bisherigen Betrages, und durch eine gleichmäßige Verkürzung der Zeit, während welcher Menschen und Güter unterwegs sind, werden die Distanzen zwischen Stadt und Land, zwischen Seeküste und Binnenland, zwischen den Orten der Produktion und Konsumtion, in gleichem Verhältniß vermindert. Diese Vortheile kommen hauptsächlich den Binnenländern zu gut, welche bisher der großen Vortheile des See- und Kanaltransports entbehrten. Die Totalwirkung hievon wird seyn: daß die Produktion und somit die Bevölkerung sich verdoppeln und in manchen Fällen verdreifachen, und daß die Abgaben, wofern nur die Staatsbedürfnisse sich in ihrem gegenwärtigen Bestand erhalten, für den einzelnen Kontribuenten sich um die Hälfte vermindern. — Der wichtigste aller Transporte, in kommerzieller und industrieller Hinsicht, wie in Beziehung auf moralische Vervollkommnung, ist der Menschentransport. Gefahr, Zehrung, Zeitverlust und Strapazen der Reise, die ungleich höher in Anschlag kommen als die Transportkosten, werden in noch größeren Verhältnissen vermindert als diese. Es ist somit 5 und 10 Mal leichter, ist man Kaufmann im Seehafen, das Innere zu bereisen, — ist man Kaufmann des Innern, nach dem Seehafen zu gehen, — ist man Fabrikant, Käufer für seine Fabrikate oder rohe Materialien, oder einen gelegeneren Platz für sein Geschäft aufzusuchen. Der niedrigste Arbeiter kann mit der Schnelligkeit eines Couriers sich von einem Ort, wo Arbeit mangelt, an einen andern begeben, wo sie gesucht ist. Alle die zu ihrer Bildung, wegen ihrer Gesundheit, zu ihrer Zerstreuung, oder um ihrer Geschäfte willen reisen, werden nun ihre Plane um das Zehnfache ausdehnen können. Es wird leichter seyn, sich von Straßburg nach Havre de Grace, oder von Paris nach Marseille oder Bordeaux zu gehen, als es jetzt ist,

Digitized by Google

Die Nachforschungen, die ich deßhalb anzustellen hatte, führten mich auf die Mangelhaftigkeit der französischen Gesetze in Hinsicht auf Expropriation zum Behuf öffentlicher

---

sich von Straßburg nach Basel zu begeben. Man wird künftig, auf eine Einladung zu einer Fußreise, dieselbe Antwort erhalten, die vor Kurzem ein Liverpooler von seinem Nachbar erhielt, »ich bin zu arm mein Freund, um eine Fußreise nach Manchester zu unternehmen.« Die unermeßlichen, hieraus für den ganzen intellektuellen und industriellen Zustand eines Landes erwachsenden Vortheile, lassen sich eher vorstellen als beschreiben.

»Einer der wichtigsten Vortheile eines ganzen Systems von Eisenbahnen wird darin bestehen, daß es die stehenden Heere überflüssig machen, oder doch ihre unendliche Verminderung ermöglichen wird. Invasionskriege werden aufhören. Hungersnoth und Theurung werden nicht mehr erhört werden. Frankreich wird in Beziehung auf die Versorgung seiner Hauptstadt und seiner Provinzen im Fall des örtlichen Mißwachses dieselben Vortheile gewinnen, welcher England durch seine insularische Lage sich erfreut. Jede neue Generation wird auf dem Grunde fortbauen, den die vorige gelegt hat.

»Forscht man nach den Ursachen der Industrie-Entwicklung Englands, so zeigen sich, nächst der intellektuellen, moralischen und politischen Tüchtigkeit (die an sich wieder Wirkungen sind) vorzüglich diese, Jahrhunderte lang angedauerte, Sicherheit im Innern, dann die Leichtigkeit des Transportes, und endlich die Masse der Naturreichthümer, worunter Kohlen, Eisen, Gyps und Salz die erste Erwähnung verdienen. Ein Land, das Steinkohlen konsumirt, hat gleichsam zwei Etagen; in der untern produzirt es sein Brennmaterial, in der obern seine Lebensmittel. Durch die Vervollkommnung der Fabriken, durch Dampfmaschinen, Dampfschiffe, Dampfwagen, und durch die Erfindung Eisen mit Steinkohlen zu fabriziren, ist dieses Material zehnmal wichtiger als zuvor, ja, wir möchten sagen, zum ersten Bedürfnisse eines industriellen Landes geworden. Damit aber ein Land diesen Naturreichthum in vollem Maße sich zu Nutzen machen könne, muß es die Transportmittel in der höchstmöglichen Vollkommenheit besitzen, oder sie durch die Kunst sich verschaffen, wenn die Natur sie ihm versagt hat; denn nur durch möglichst gleiche Vertheilung dieses Brennmaterials auf der ganzen Oberfläche des Landes mit den möglichst geringsten Kosten, ist der höchstmögliche Nutzen desselben zu erzielen, und die Transporterleichterung ist hier um so folgenreicher, je größer das Gewicht dieses Materials ist im Verhältniß zu seinem Werth. England, begünstigt durch die natürlichen Vortheile seiner Küsten- und Flußschifffahrt, und durch seine Kanäle und

Digitized by Google

Zwecke, die, weit entfernt gemeinnützige Unternehmungen zu befördern, nur erfunden zu sein schienen, um denselben unübersteigliche Hindernisse in den Weg zu legen. Die von

---

Eisenbahnen, hat seine Steinkohlenproduktion bis auf 16 Millionen Tonnen oder 320 Millionen Centner gesteigert. Diese Produktion, an sich schon ungleich größer, als die Produktionen aller Silber- und Goldbergwerke der ganzen Erde, erscheint unberechenbar, betrachtet man ihren Einfluß anf alle übrigen Industriezweige. Nehmen wir nur die Eisenproduktion: 900,000 bis 1 Million Tonnen Eisen, die es gegenwärtig produzirt, betragen allein 200 bis 300 Millionen Franken. Frankreich produzirt nicht mehr als 1½ Millionen Tonnen Steinkohlen und 200 Millionen Eisen, während die Kunstverständigen behaupten, daß seine Naturreichthümer in diesen Artikeln an Qualität und Quantität denen von Engländ nicht nachstehen. Man kann annehmen, daß Frankreich seine Industrie an Steinkohlen, Eisen, Dampfmaschinen ꝛc. um mehr als 1500 Millionen Franken jährlich steigern könnte, wenn es sich dieselben Transporterleichterungen verschaffte, die England besitzt. Eisenbahntransport in seiner höchsten Vollkommenheit ist aber so wohlfeil, und noch sicherer, regelmäßiger und schneller, als Küstenfahrttransport, und wirkt vielfältiger auf die Industrie, da er das Innere der Länder belebt, während dieser nur die Außenseiten berührt. Die Entfernung zwischen Newcastle und London zur See ist eben so groß, als die Entfernung zwischen Paris und den reichen Steinkohlenlagern in Süden. Vermittelst eines Eisenbahnsystems wird demnach Frankreich in diesen Industriezweigen England wenigstens erreichen. Die Salzproduktion, gegenwärtig 300,000 Tonnen betragend, wird durch die vermittelst dieses Transports bewirkte Preisverminderung verdoppelt und verdreifacht werden, zum höchsten Vortheils des Ackerbaues, der Manufakturen und niedern Volksklassen. Bei einem Preise von 2 Sous per Pfund, werden alsdann die Salzwerke und die Finanzen sich ungleich besser stehen, als bei dem gegenwärtigen enormen Preise von 5 Sous.

»Man kann überhaupt die unermeßlichen Wirkungen eines solchen Systems nicht schlagender bezeichnen, als wenn man sagt, daß ganz Frankreich dadurch schiffbar gemacht werden wird, nach allen Richtungen und zu allen Jahreszeiten. Der Westen wird seinen Ueberfluß an Getreide, der Süden seine Früchte und Weine, die Berggegenden werden ihre Mineralien, die Küstenländer ihre See-Erzeugnisse unter der ganzen Masse der Bevölkerung vertheilen. Die Städte werden ihre Fabrikerzeugnisse, die gröbsten und wohlfeilsten nicht ausgenommen, nach den entferntesten Punkten versenden und von den äußersten Grenzen ihre Subsistenzmittel beziehen. Dupin und Chaptal schätzen diesen innern Transport schon jetzt auf 2½ Millionen Tonnen; die Eisenbahnen wer-

Digitized by Google

mir im Oct. 1831 im Constitutionel deßhalb publicirten Briefe enthalten das Wesentliche dessen, was im Frühjahr 1833 für das neue Expropriationsgesetz im französ-

---

den ihn in den ersten 10 Jahren verdoppeln. Dadurch wird das Land noch einmal so reich, die Stadt noch einmal so betriebsam und bevölkert werden. Es wird sich alsdann jenes Verhältniß zwischen Land- und Stadtbevölkerung herstellen, das allein geeignet ist, einen blühenden Ackerbau zu erzeugen.

»Der auswärtige Handel Frankreichs wird nicht hinter seiner innern Industrie zurückbleiben. Die meisten Güter, welche aus Ost- und Westindien, aus Süd- und Nordamerika nach dem südlichen Deutschland, nach dem Elsaß und der Schweiz gehen, werden die Eisenbahn von Havre nach Mainz oder Straßburg nehmen. Freilich werden die holländischen Kaufleute alle möglichen Erleichterungen eintreten lassen, um Konkurrenz zu halten, und am Ende gar die Hanse-Städte gezwungen seyn, auf die Anlegung einer Eisenbahn nach dem südlichen Deutschland zu denken.

»Paris wird auf diese Weise sich zum Mittelpunkte des ganzen französischen Handels erheben. Die Leichtigkeit, womit es nunmehr seine Fabrikate nach den äußersten Grenzen versendet, und womit es von allen Ecken des Reichs seine Subsistenzmittel bezieht, wird es ihm möglich machen, in kurzer Zeit mit London in Industrie und Bewohnerzahl zu rivalisiren.

»Das merkwürdigste und schönste bei dieser unermeßlichen Verbesserung ist Dieß, daß sie nicht nur sich selbst bezahlt, sondern den Unternehmern noch außer den gewöhnlichen Prozenten reiche Dividenden verspricht. Alle Erfahrungen der Hauptbahnen in England und Amerika beweisen unwidersprechlich, daß auf den meisten Hauptrouten in Frankreich nur allein die Reisenden und die Güter, welche jetzt durch die Roulages accélerés versendet werden, zum wenigsten 10 Prozente einbringen. Auf den Routen zwischen Rouen und Paris, und zwischen Paris und Lyon ist dazu schon die jetzige Zahl von Reisenden zureichend. Man kann sich aber denken, um wie viel sie sich vermehren wird, wenn man in weniger als 4 Stunden von Paris nach Rouen, in 13 Stunden von Paris nach London, und in 15 Stunden von Paris nach Lyon reisen kann. Tausende von Parisern, die zuvor nicht daran dachten, die Hauptstadt zu verlassen, werden alsdann jährlich einen Ausflug nach dem südlichen Frankreich, nach einem Seehafen oder nach London machen; Hunderttausende in der Provinz werden jährlich die Hauptstadt besuchen. Die Zahl der in Frankreich reisenden Engländer wird Legion seyn. Bloß die Sonntagsexkursionen der Pariser werden Millionen einbringen. Zwischen Liverpool und Mancheſter werden jetzt schon an manchen Tagen

fischen Parlament gesagt worden ist. Die Vorlegung und Genehmigung dieses Gesetzes, die Verwilligung von einer halben Million Franken für Vermessungen, endlich die

---

4000 Menschen transportirt, und seit die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn eröffnet worden, ist die Zahl der Reisenden an keinem Tage unter 400 gestanden. Schon die Dampfschifffahrt hat in England und Nord-Amerika die Zahl der Reisenden auf den Hauptrouten um das Zehnfache vermehrt; die Dampfwagenfahrt wird noch größere Wunder thun.

»Die Herren Mellet und Henry haben, trotz der schwierigen Zeitläufte sich durch diese schönen Aussichten bewogen gefunden, die Route von Paris nach Rouen und von da nach Dieppe diesen Sommer über abzumessen und aufzunehmen. Es hat sich dabei gezeigt, daß sich auf der ganzen Route keine bedeutenden Schwierigkeiten in den Weg stellen, und daß der größte Theil derselben der Anlegung einer Eisenbahn sehr günstig ist. Nach einer sehr liberalen Schätzung wird eine doppelte Bahn, mit geschmiedeten Rails und ganz solidem Fundament von Paris nach Dieppe auf 20 Millionen Franken zu stehen kommen und die ganze Arbeit in 2½ Jahren hergestellt werden können. Herr List hat den Tonnenbetrag des Transports zwischen Rouen und Havre berechnet und gefunden, daß er zwischen 400 bis 500 tausend Tonnen beträgt, also 5 bis 6 mal größer ist, als das Gewicht das gegenwärtig auf der Eisenbahn zwischen Manchester und Liverpool hin und hergeht. Eine von ihm angestellte Berechnung der von diesem Transport zu erwartenden Zölle, wobei je nach dem Werthe der Güter eine Verminderung der bisherigen Frachten zu ¼ ⅓ bis zu ½ angenommen worden ist, weist einen Reinertrag von mehr als 25 Prozenten aus, wobei weder der Transport zwischen Rouen und Dieppe, noch die aus der Transporterleichterung hervorgehende Vermehrung des Güterverkehrs und der Reisenden in Anschlag gebracht worden. Es wurden nur berechnet: 100 Reisende von Rouen nach Paris und ebensoviel von Paris nach Rouen, da man aber von Paris nach Dieppe in 6 Stunden, von Dieppe vermittelst Dampfbooten in 5 Stunden nach Brighton, und von da vermittelst einer Eisenbahn, die demnächst angefangen werden wird, in weniger als zwei Stunden nach London gelangen, also eine Reise, zu welcher man vorher drei Tage brauchte, künftig in 13 Stunden zurücklegen wird, so ist zu erwarten, daß täglich mehr als 100 Personen nur zwischen London und Paris hin- und herreisen werden. Die Zahl der Reisenden zwischen Rouen und Paris darf zum wenigsten auf das Dreifache angeschlagen werden.

»Die Routen von Paris nach Straßburg und nach Lyon werden sich nicht ganz so glänzend herausstellen, sind aber doch so viel versprechend, daß sie nicht lange auf Unternehmer werden warten dürfen. Schon die jetzige Zahl der Reisenden zwischen Paris und Lyon wird wenigstens 6

Reise des Hrn. Thiers nach England, die wahrscheinlich in der Absicht unternommen worden ist, die dortigen Eisenbahnen zu beaugenscheinigen, sind Beweise, daß die fran-

---

Prozente nebst den Reparationskosten vergüten. Dabei ist der Handel an Wein, Oel, Seife, Oliven, Kastanien und andern Früchten, so wie an Fabrikaten sehr bedeutend. Der Transport an Wein beträgt jetzt schon 20,000 Tonnen. Dieser Route kommt vorzüglich der Steinkohlentransport zu gut. Eine Tonne Kohlen kostet in St. Etienne 8 Franken. Nehmen wir für den Zoll bis Paris 10 Franken, und für Dampfmaschinen, Wagen, Führer 6 Franken (Herr Mellet rechnet nur 1 Cent. per Kilometer, welches auf 400 Kilometer nur 4 Franken macht) und für Handelsgewinn und Transportverlust 6 Franken, so kann die Tonne Kohlen, die bisher 60 bis 70 Franken kostete, in Paris für 30 Franken verkauft werden. Zu diesem Preise würden nach und nach Millionen Tonnen in Paris, und im nördlichen Frankreich Absatz finden, da die St. Etienne-Kohle von ausgezeichneter Qualität ist. 500,000 Tonnen Kohlen würden dieser Bahn 5 Millionen eintragen, und ihre Dividende bei einem Aufwand von 50 Millionen Franken um 10 pCt. vermehren. Die Kanäle können auch sogar bei schweren Gütern wie Steinkohlen, wegen der Wohlfeilheit, Regelmäßigkeit, Ununterbrochenheit und Schnelligkeit des Eisenbahnentransportes mit diesen keine Konkurrenz halten. Wood, der ihnen lange noch in dieser Beziehung den Vorzug gegeben, hat ihnen, nach den neuesten Verbesserungen mit Bestimmtheit das Todesurtheil gesprochen. Kanäle sind fortan künstliche Sümpfe, nichts weiter. Der Route von Lyon kommt überdieß bis in die Nähe von Orleans der Verkehr zwischen Paris und dem südlichen Frankreich (Nantes, Bordeaux) zu gut. An dieser Stelle wird künftig die Hauptbahn sich in zwei verzweigen; die eine wird nach Lyon führen, die andere nach Nantes längs der Loire. Bei solchen Aussichten konnte es, auch in der gegenwärtigen schwierigen Zeit, nicht lange an Unternehmern fehlen. Krieg oder nicht Krieg, essen und trinken und sich wärmen und Kleider tragen wird man immer in Frankreich. Mehrere Kompagnien haben sich bereits gebildet, mit mehr oder weniger Geldkräften, mit mehr oder weniger günstigen Offerten. Die bedeutendste derselben besteht aus Häusern von Paris, London und Madrid. Diese hat dem Handelsministerium offerirt für 50 Millionen Eisenbahnen zu bauen, und damit sogleich zu beginnen, wofern nur die Regierung Erlaubniß gäbe, englisches Eisen einzuführen, welches um 40 pCt. wohlfeiler ist, als das französische. Das Ministerium hat die Compagnie mit ihrem Gesuch an das Konseil und an die Kammer verwiesen. Es scheint fast unmöglich, daß die Behörden ein Anerbieten abweisen sollten, das so vielen Tausenden augenblickliches Brod gäbe, und in Zukunft Hunderttausenden neue Nahrungsquellen eröffnen würde.

Digitized by Google

zösische Regierung die Herstellung eines großen Eisenbahnsystems beabsichtigt. Auch vertheidigt der Constitutionel in diesem Augenblick denselben Operations-Plan,

---

Inzwischen wird die Kompagnie am Ende nicht einmal auf dieser Forderung bestehen. Für die Route von Paris nach Dieppe wird die Ersparniß im Ganzen 1½ Millionen Franken betragen, eine Summe, die im Verhältniß zu den zu erwartenden Vortheilen unbedeutend erscheint.

Ein bedeutenderes Hinderniß als das angeführte liegt in der französischen Gesetzgebung oder vielmehr in der Konstitution. Die Verfassung sagt, daß kein Privateigenthum zu öffentlichen Zwecken in Anspruch genommen werden könne, es sey denn zuvor vollkommene Schadloshaltung geleistet. Nun stelle man sich vor, wie viele einzelne Besitzungen die Eisenbahn in Anspruch nehmen wird, daß jeder einzelne Besitzer gegen die angestellte Schätzung protestiren kann und protestiren wird, daß dann die Kompagnie gegen jeden Einzelnen einen Expropriationsprozeß führen muß, der durch zwei, drei Instanzen gehen kann, und daß während dieser ganzen Zeit das Grundstück von den Ingenieuren und Werkleuten der Kompagnie nicht betreten werden darf. Wer würde an einer so herkulischen Arbeit nicht verzweifeln! Die Eisenbahn von Andrezieux nach Roanne ist bloß darum nicht beendigt, weil zwischen mehreren fertigen Strecken noch mehrere unentschiedene Prozesse liegen. Die englische und amerikanische Gesetzgebung sind hierin den öffentlichen Unternehmungen günstiger, indem die Charten den Kompagnien Macht und Gewalt geben, jedes zu ihrem Werk erforderliche Grundstück, insoweit es dazu nöthig zu nehmen, auch zu gleichem Behuf Steine zu brechen, Sand zu graben, Holz zu fällen ꝛc. unter Vorbehalt der nachträglichen Entschädigung für die Eigenthümer, welche durch eine unparteiische Jury ausgemittelt, und nach vorgängiger Erkenntniß des Gerichtshofs, im Fall der Weigerung, exequirt wird. Außer der Förderung des Werkes hat diese Verfahrungsweise noch einen besondern Vortheil für die Eisenbahn-Kompagnien. Denn diese Werke, anstatt die Grundstücke im Werth zu verletzen, tragen nicht selten dazu bei, denselben bedeutend zu erhöhen, indem sie nunmehr zu Anlegung von Waarenhäusern, Werkhäusern, Fabriken, Wohnhäusern, und selbst zu Landhäusern besser geeignet sind als zuvor, in welchem Falle die Eigenthümer vernünftiger Weise keine Entschädigung anzusprechen haben. Diese Vortheile aber stellen sich erst recht deutlich heraus, nachdem das Werk in Gang gekommen ist.

Die Sache hätte mehr als gewöhnliche Schwierigkeit, da die gesetzgebende Gewalt nur unter gewissen Formen die Konstitution abändern kann, und da man überhaupt in gegenwärtiger Zeit, wie vernünftig und gerecht auch das Verlangen sei, schwer daran kömmt, an der Konstitu-

Digitized by Google

der in der anliegenden Schrift im Jahr 1831 von mir vorgeschlagen worden ist *). Nur Familien-Pflichten, die mich im Jahr 1831 zu früh aus Frankreich nach Amerika

---

tion zu rütteln, wäre man nicht auf ein Auskunftsmittel verfallen, wodurch die Absicht der Konstitution erreicht wird, ohne die Kompagnien in ihren Arbeiten aufzuhalten, oder sie ungerechten Forderungen Preis zu stellen. Die Kataster geben den Werth jedes Grundstücks an; diesen Werth nun soll die Kompagnie vorläufig bei Gericht deponiren, und somit die Forderung der Konstitution erfüllen, worauf die Kompagnie berechtigt seyn soll, mit ihren Arbeiten planmäßig voranzugehen. Mit der näheren Ausmittelung der Entschädigung aber soll auf dieselbe Weise verfahren werden, wie in England und in den Vereinigten Staaten. Es wird wahrscheinlich ein von den Parteien entworfenes Gesetz demnächst in die Kammer gebracht werden, und es ist zu hoffen, daß die gesetzgebende Gewalt einem Unternehmen, das in der gegenwärtigen nahrungslosen Zeit so viel Elend zu lindern verspricht, alle Beförderung angedeihen lasse. Bis zum 10. Oktober dieses Jahres wird vorläufig die Strecke von Paris nach Pontoise derjenigen Kompagnie zugeschlagen, welche die annehmlichsten Bedingungen stellen wird. Es ist inzwischen wahrscheinlich, daß alle Parteien sich vereinigen, die Sache zu vertagen, bis die obigen Hindernisse gehoben seyn werden — noch wahrscheinlicher aber, daß alle sich entschließen, gemeinschaftliche Sache zu machen, da beinahe jede Summe von Kapital in diesen Unternehmungen ein vortheilhaftes Unterkommen findet.«

*) Die Erfahrung aller Länder lehrt, daß Privatgesellschaften dergleichen Geschäfte besser zu führen geeignet sind, als der Staat. Doch kann es Fälle geben, wo es rathsam ist, daß dieser selbst Hand an's Werk lege, z. B. in Unternehmungen, welche offenbar der Nation großen Nutzen bringen, die aber die Kräfte der Privatpersonen übersteigen, oder in ganz neuen Dingen, in welchen den Privaten die erforderlichen Einsichten abgehen, oder wenn der Associations- und Unternehmungsgeist des Volks noch in den Windeln liegt. So haben in den Vereinigten Staaten, wo es doch Grundsatz ist, daß der Staat so viel möglich alle Erwerbsgeschäfte den Privaten überlasse, die Regierungen von New-York und Pennsylvanien, von Süd-Carolina und Ohio die Anlegung großer Canäle und Eisenbahnen unternommen. In Frankreich sind die Capitalisten durch die schlechten Geschäfte, welche frühere Aktiengesellschaften, namentlich in Canälen gemacht haben, von großen Unternehmungen abgeschreckt worden. Ich glaubte daher einen Mittelweg vorschlagen zu müssen, durch welchen der Credit der Regierung mit der wirksamen Geschäftsführung der Aktien-Gesellschaft vereinigt würde. Nach diesem Vorschlag sollte die Regierung 4 Procente der Anlagekosten eines Eisenbahnsystems garantiren, dagegen aber an den

Digitized by Google

zurückriefen, und mir bei meiner abermaligen Herüberkunft im vorigen Jahr meinen Aufenthalt in Deutschland zu nehmen geboten, konnten mich verhindern, an den Unternehmungen in Frankreich thätigen Antheil zu nehmen.

Durch die berührten Verhältnisse bestimmt, meinen Aufenthalt für einige Jahre im Königreich Sachsen zu nehmen, und aufgefordert von meinen Freunden, den inzwischen hier rege gewordenen Unternehmungsgeist durch meine Erfahrungen zu unterstützen, habe ich mich entschlossen, meine Muße der Erkundigung der hierbei zur Frage kommenden Local-Verhältnisse, so weit dieß einem Fremden möglich ist, zu widmen und die Resultate meiner, obschon sehr oberflächlichen, Nachforschungen sind so bedeutend ausgefallen, daß ich mich gedrungen fühle, dieselben hiemit Ew. zu näherer Prüfung vorzulegen.

Vor Allem bezeichnet das, von Leipzig aus nach allen Richtungen weit hin sich erstreckende ebene und feste Terrain, das seine Bewohner einzuladen scheint, ohne Vorbereitung die Schienen auf den Boden zu legen, diese Gegend als eine für die Anlegung von Eisenbahnen besonders geeignete. Wäre es nicht daß die kurzen Krümmungen der Heerstraßen und ihr Lauf mitten durch Dörfer und Städte dem Eisenbahntransport Hindernisse in den Weg legten, so möchte man den Rath geben, die Schienen (Rails) hier unmittelbar auf denjenigen Theil der Heerstraße zu legen, der jetzt von den zum Chausseebau erforderlichen Steinen versperrt ist, in welchem Fall eine sehr starke Bahn von eichenen, mit Eisen beschlagenen Schienen kaum mehr als 15,000 Thaler per deutsche Meile kosten würde. Daß hier die Natur schon die bei weitem größere Hälfte der Arbeit verrichtet hat, wissen diejenigen am besten, die, wie wir, das Terrain einem reißenden

---

Dividenden, die 8 Procente übersteigen, mit den Aktionären gleichen Antheil nehmen. Der Constitutionel und andere Ministerial-Blätter haben dieses System mit einigen Modificationen adoptirt, wogegen es von dem National und seiner Partei angefochten wird.

Digitized by Google

Waldstrom siebenzehnmal abzugewinnen hatten oder die, wie die Liverpool- und Manchester-Compagnie, einen Meilen langen Sumpf (Chatmoss) mit Millionen Faschinen erst fahrbar machen mußten, oder wie die Pennsylvanier, die ihre Linie 40 Meilen weit über ein 3000 Fuß hohes Gebirge zu führen haben.

Unsre Compagnie kostet im Durchschnitt die Ebnung des Wegs, wie ihn hier die Natur schon gelegt hat, 40,000 Dollars per deutsche Meile, wogegen der Oberbau nur auf 15,000 Dollars kommt. Einem Arbeiter wurde täglich 1 Dollar bezahlt, einem Maurer oder Zimmermann von 1½ bis 2 Dollars, dem Haupt-Ingenieur 4000 Dollars jährlich, dem ersten Assistenten 1500, zwei andern 1000 Dollars jedem. Holz, nämlich eichene Schienen, 9 Zoll breit und 4 dick, die hier etwa 1½ Groschen per laufenden Fuß kosten dürften, kommen dort, mitten in den Wäldern, wegen starker Concurrenz und theuren Tagelohns auf 2 bis 3 Cents oder 1 Groschen *).

Alles berücksichtigt, glaube ich daher, daß auf diesem Terrain und bei solchen Tagelöhnen die gewöhnlichen Ko-

*) Wenn man hier von den wundervollen Unternehmungen der Nordamerikaner, in Vergleichung mit denen des europäischen Continents spricht, so pflegt gewöhnlich zu Erklärung des großen Unterschieds angeführt zu werden, daß die Amerikaner gut Eisenbahnen zu bauen hätten, da sie Grund und Boden, der in Europa sehr theuer sey, wenig oder gar nichts koste. Um diesem Argument auf den Grund zu sehen, bedarf es nur einer kleinen Berechnung. Eine doppelte Eisenbahn nimmt 20 Fuß Breite, eine deutsche Meile also 12 Acker Landes (à 40,000 □ Fuß) die hier auf 250 Thaler per Acker, also im Durchschnitt auf 3000 Thaler per deutsche Meile kommen dürften. Dagegen haben wir an der Schuylkill etwa 9,000 Dollars per englische, oder 45,000 Dollars (60,000 sächsische Thaler) per deutsche Meile allein an Taglöhnen bezahlt. Ein Taglöhner erhielt im Durchschnitt 1 Dollar oder 1 Thaler 8 Groschen sächsisch, hier erhält er höchstens 8 Groschen oder ¼ des Amerikanischen Lohns; folglich kann man hier mit 15,000 Thaler Taglöhnen eben so weit kommen als in Amerika mit 60,000 Thaler. Holz dürfte höchstens um 2,000 Thaler sächsisch per deutsche Meile in Amerika wohlfeiler zu stehen kommen. Die Bilance steht also so:

Digitized by Google

sten einer Bahn gleich der unsrigen, welche darauf berechnet ist, jährlich 2 bis 4 Millionen Ctr. Steinkohle 7 bis 10 Jahre lang zu transportiren, und die alsdann 4000 Dollars per deutsche Meile zu repariren kosten wird, um wieder eben so lange Dienste zu leisten *), höchstens auf

---

In Nordamerika zahlt man weniger als in Sachsen
für Grund und Boden 3000 Thlr. per deutsche Meile
für Holz . . . . . 2000 — — — —
dagegen zahlt man mehr 5000 — — — —
an Taglöhnen . . . . . 45000 — — — —
also baut man Eisenbahnen in
Sachsen wohlfeiler als in Amerika um . . . . . 40000 Thaler per deutsche Meile.

Hieraus erhellt, daß man die Ursachen der riesenmäßigen Unternehmungen der Nordamerikaner anderswo zu suchen hat, als in der Wohlfeilheit des Terrains. Ich will diese Ursachen hier kurz angeben, sie heißen: Unternehmungsgeist, freies Gewerbe, Concurrenz, freier Verkehr auf einem weiten Territorium und bereitwilliges eifriges Entgegenkommen der Regierungen, wo irgend die Bürger einen Plan zu Verbesserung ihrer Lage entworfen haben.

*) Man muß die Ebenung des Weges vom Oberbau oder von der Bahn unterscheiden. An der ersten Arbeit sparen wäre falsche Oekonomie. Je ebener der Weg, je weniger Krümmungen, desto besser die Bahn. Diese Arbeit einmal gut verrichtet, ist für alle Zeiten gethan. Je nach der Beschaffenheit des Terrains, ist sie auch die allertheuerste; es gibt einzelne Strecken an der Ohio- und Baltimore-Eisenbahn, die von 100 bis 200,000 Dollars per Meile zu ebnen gekostet haben. In der hiesigen Gegend ist sie die wohlfeilste und verursacht oft Meilen weit gar keine Kosten. Beim Oberbau kann man viel und zweckmäßig ersparen, wenn man statt Schienen von Guß oder Schmiedeeisen, starke hölzerne, mit eisernen Reifen beschlagene, legt, welche 7 bis 10 Jahre lang dieselben Dienste leisten, und nach Verlauf dieser Zeit mit einem Aufwand von etwa 4000 Thalern per deutsche Meile durch neue ersetzt werden. Legt man im Anfang nur Eine solche Bahn statt einer doppelten mit eisernen Schienen, so ist die Ersparniß sehr bedeutend und dürfte in dieser Gegend 200 Procent betragen. Die Klugheit erfordert, daß man hier dem reellen Vortheil, den Stolz, ein Prachtwerk herzustellen, zum Opfer bringe. Eine solche wohlfeile Bahn bringt leicht gute Dividenden. Bald wächst der Verkehr, der im Anfang immer nicht so bedeutend ist, durch die Transport-Erleichterung der Bahn, und rechtfertigt nach Verlauf von 6 bis 10 Jahren die Anlegung eines zweiten Paares Geleise vom solidesten Bau. Ist man bei der ersten Anlage der einfachen Bahn

Digitized by Google

50,000 Thaler per deutsche Meile zu stehen kommen werden, mit Einrechnung aller gewöhnlichen Durchstiche, Dämme, Ueberbrückungen und der für das erforderliche Terrain zu leistenden Entschädigung, jedoch mit Ausnahme großer Brücken über Ströme und bedeutender Tunnels.

Ein zweiter bei den hiesigen Local-Verhältnissen besonders in Betracht kommender Umstand ist die Eigenschaft des hiesigen Platzes als Herzkammer des deutschen Binnen-Verkehrs, des Buchhandels und der deutschen Fabrik-Industrie.

Die Zahl der Hin- und Her-Reisenden und der Durch-Reisenden mit Einschluß der Meß-Fremden ist hier größer als an irgend einem andern Ort in Deutschland und würde für sich schon die Anlegung von 4 Eisenbahnen, jede 20 Meilen lang, austragen. Gegenwärtig schon rechnet man, wie

---

klug zu Werke gegangen, so hat man bereits den Weg auf eine doppelte Bahn angelegt. Die Anlegung dieses zweiten Geleises ist also weder mit besonderen Schwierigkeiten, noch mit außerordentlich großen Kosten, noch mit Unterbrechungen des Transportes verbunden. Rechtfertigen mit der Zeit Einkommen und wachsender Verkehr eine weitere Ausdehnung der Werke, so beschränkt man den Verkehr für etliche Monate auf die neuen eisernen Geleise und legt an die Stelle des hölzernen gleichfalls ein eisernes. Dies heißt mit andern Worten: man wohnt so lange in einem hölzernen Hause, bis man mit Hilfe des Capitals, das man auf die Erbauung eines steinernen hätte verwenden müssen, wohlhabend geworden ist, um sich von dem erworbenen Ueberfluß ein steinernes zu bauen. Die Techniker theilen nicht immer diese Ansichten; doch werden vorsichtige Unternehmer sich dadurch nicht irre machen lassen. Das Hauptaugenmerk der Ingenieure ist gewöhnlich darauf gerichtet, ein Werk herzustellen, das ihrer Kunst Ehre macht; das Hauptaugenmerk der Unternehmer muß darauf gerichtet seyn, ansehnliche Dividenden zu machen, und die Aktien zu Werth zu bringen. Dies ist auch in Beziehung auf das Gemeinwesen das Wünschenswertheste; denn nur wenn die Aktien steigen, werden die Capitalisten sich angespornt fühlen, für weitere Routen zu subscribiren. Noch kommt hiebei in Betracht, daß durch den neuerfundenen Prozeß, die Hochöfen mit geheizter Luft zu speißen und Steinkohle, wie sie aus der Grube kömmt, statt Cocks zu gebrauchen, die Preise des Eisens, im Lauf weniger Jahre um 50 Procent und noch weiter werden herabgedrückt werden.

Digitized by Google

ich vernehme, mit Einschluß der Durchreisenden gegen 50,000 Fremde *). Auf die doppelte Zahl oder auf 100,000 würde sie wenigstens steigen, könnte man eine Reise nach Leipzig von 40 Meilen hin und her für 5 Thaler machen, ohne mehr als 10 Stunden auf dem Weg zuzubringen; der Brutto-Ertrag wäre also in diesem Fall 500,000 Thaler, der Nein-Ertrag, nach Abzug von $\frac{1}{3}$tel Reparations- und Zug-Kosten über 8 Procent eines Anlage-Capitals von 4 Millionen Thaler.

Die Quantität der hier ankommenden, und wieder ab-

*) Nach näherer Erkundigung zeigt sich die Anzahl der jährlich hier ankommenden Fremden weit bedeutender, als oben angenommen worden ist. Im Jahr 1817, wo sie freilich ungewöhnlich hoch stand, soll sie sich auf 170,000 belaufen haben, worunter etwa 50,000 Handwerksbursche. Nie beläuft sie sich auf weniger als 100,000, worunter etwa 30,000 Handwerksbursche. In diesem Jahr steht sie nach einer mir gütigst mitgetheilten Notiz folgendermaßen:

Novemb.	1832	6116
Decemb.	—	8864
Jan.	1833	6264
Febr.	—	4201
März	—	5883
April	—	21455
Mai	—	8816
Juni	—	6816
Juli	—	6724
August	—	6691
		81,830
Hiezu die Monate Sept. und Octob. während der Michaelis-Messe		28,170
Totalsumme während des letzten Jahres		110,000

Darunter zwischen 30 bis 40,000 Handwerksbursche, wovon jedoch ein großer Theil für die Eisenbahn in Anschlag zu bringen ist, indem, wie wir hienach berechnen werden, das Fahren auf der Eisenbahn um 100 Procent wohlfeiler ist, als das Fußreisen. Uebrigens habe ich aus derselben authentischen Quelle, daß aus mancherlei Ursachen eine bedeutende Anzahl von Fremden, nicht in die Liste kommt. Hienach darf man mit Sicherheit annehmen, daß die Eisenbahn jährlich 200,000 Fremde transportiren wird, und daß die Reisenden allein 10 bis 15 Procent eintragen werden.

Digitized by Google

gehenden Güter, nebst den durchgehenden, die als ankommende und abgehende doppelt in Berechnung zu nehmen sind, dürfte, mit Einschluß des Salzes und der Bergwerks-Produkte überhaupt, wenigstens 1½ Millionen Centner betragen, die auf eine Strecke von 20 Meilen à 10 Groschen (die Hälfte der jetzigen Fracht) 625,000 Thaler, also nach Abzug von ⅓ Transport- und Reparations-Kosten über 10 procent einbrächten.

Endlich kommt die Consumtion des Platzes selbst in Betracht. Alle Arten von Lebensmittel nebst den Brennmaterialien sind hier theurer als in den Seestädten und dabei bedeutend schlechter. Holz kostet 100 procent mehr in der Stadt, als 4 bis 5 Meilen von hier. Während bei so hohen Preißen der großen Masse der Bevölkerung, das Brennmaterial äußerst spärlich zugemessen ist, liegen 8 Meilen südlich von hier alle Berge voll Steinkohlen. An Fabriken, die Wasserkraft und Brennmaterial erfordern, ist nicht zu denken; kaum sind die vorhandenen Wasserwerke zureichend, das erforderliche Semmelmehl zu liefern, das Schwarzbrod wird dem ärmeren Theil der Bevölkerung vom Lande zu Markte gebracht. Ueberall gewahrt man, wie der Mangel an wohlfeilen Transportmitteln, die Bevölkerung und die Gewerbs-Industrie nieder hält. Wie anders wäre es auch möglich, daß der Centralpunkt des deutschen Handels nur 40,000 Einwohner zählen könnte?! Nehmen wir übrigens nur die Consumtion wie sie ist, so ergibt sich für ungefähr 60,000 Klafter Holz ein Transportkosten von 150,000 Thalern (a 2½ Thlr. per Klafter); für die übrigen Consumtions-Artikel ist eben so viel anzunehmen.

Eisenbahnen würden Holz, Torf und Steinkohle um mehr als die Hälfte wohlfeiler herbeischaffen. Die Kohle von Zwickau käme nur ungefähr 1½ bis 2 Groschen pr. Ctr. höher in Leipzig als an der Grube, und würde diese Stadt zu einem bedeutenden Fabrikplatz erheben. Das innere Bayern, wo Mehl, Fleisch und andere Lebensmittel

Digitized by Google

um 50 bis 100 Prozent niedriger stehen, als in Leipzig, würde seinen Ueberfluß in die Gegenden des Erzgebirges und bis an die Elbe und nach den Hanseestädten verführen. Was leichter Transport vermag und was schwerer und theurer nicht vermag, darüber können wir die Sandsteine von Pirna zu Zeugen aufrufen, die zu Wasser bis Berlin, Hamburg und Altona, ja in noch größerer Menge bis Kopenhagen gegangen sind und noch gehen, während es ihnen nie möglich war, landwärts nur bis Leipzig vorzudringen. Und doch bedürfte man ihrer hier sehr, wäre es auch nur, um dieser sonst so schönen Stadt Trottoirs zu verschaffen. Wohlfeile Lebensmittel und Brennmaterialien werden theils größeres Wohlbefinden der arbeitenden Classe, theils geringere Tagelöhne und größere Bevölkerung und in Folge derselben Ausdehnung der Gewerbe bewirken. Wohlfeile Baumaterialien und Tagelöhne werden Bauluſt erregen und die Miethzinße in den neuangelegten und entlegenen Theilen der Stadt ermäßigen. Vermehrung der Bevölkerung und der Gewerbe dagegen werden die Miethzinße und folglich den Werth der zu Handel und Gewerbe gut gelegenen Gebäude im Innern der Stadt erhöhen. Mit einem Wort: Bevölkerung, Gebäudezahl, Gewerbs-Industrie, Handel und Werth der Häuser und Grundstücke von Leipzig würden sich in kurzer Zeit verdoppeln, und ich zweifle keinen Augenblick, daß diese Werthvermehrung in Leipzig allein das auf die Eisenbahnen verwendete Capital in wenigen Jahren weit übersteigen würde *).

In der Anlage habe ich einen Plan zu einem sächsischen Eisenbahnsystem skizzirt, so gut es mir ohne Local-

*) In den Kohlenrevieren von Pottsville, Tamaqua, Minersville ꝛc. ist das Land durch die Eisenbahnen von 2 Dollars per Acker auf 100 gestiegen. Gouverneur Clinton schon schätzte in seiner letzten Botschaft die durch den Neu-York-Canal bewirkte Vermehrung des Werthes von Grund und Boden auf 100 Millionen, d. h. auf das zehnfache der Anlagekosten des Canals. Jetzt dürfte man diese Werthvermehrung doppelt so hoch anschlagen.

Digitized by Google

augenschein möglich war. Nach demselben würde die Route von Leipzig nach Dresden sich nach Zwickau, Chemnitz und Freyberg; die von Weimar und Gotha nach Frankfurt am Mayn und Bamberg verzweigen; durch die Route nach Halle käme das Königreich Sachsen mit den Salzwerken und mit der Saale in Verbindung; durch die nach Deßau, Wittenberg oder Torgau würde die Elbe an einem Punkt berührt, wo die Schifffahrt noch nicht erschwert ist. Dieses im Ganzen nicht mehr als 50 Meilen betragende Eisenbahnsystem würde alle Bedürfnisse des Königreichs Sachsen befriedigen, und den Städten Nürnberg, Frankfurt am Mayn, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Hamburg und Prag auf halbem Weg entgegen kommen. An und für sich brächte es auf ein Anlage-Capital von 3 bis 4 Millionen Thaler eine Dividende von 15 bis 20 Prozent und somit, durch den Antheil, welcher in Folge des hier angeschlossenen Entwurfs dem Staate hieran zugesichert ist, für den etwa in den Staatsfinanzen entstehenden Ausfall reichliche Entschädigung. Daß mit der weiteren Fortsetzung dieser Routen die Dividenden noch jedes Jahr zunähmen, könnte nicht fehlen. Man bedenke nur, wie hoch die Zahl der Meßfremden, der Bade- und Lustreisenden anwachsen würde, könnte man von Nürnberg, Frankfurt, Hamburg und Prag in Einem Tag für etwa 5 bis 6 Thaler; von Braunschweig, Magdeburg ꝛc. in einem halben Tag für 2 bis 3 Thaler; von Dresden in 3 Stunden für 1 bis 2 Thaler und noch dazu ohne alle Reisebeschwerde, wie in einer Sänfte getragen, nach Leipzig kommen. Jede weitere Ausdehnung einer jeden der vier Hauptrouten würde die Geschäfte und das Einkommen des Centralpunkts erweitern und vergrößern *).

*) Hätte man erst in Leipzig in der Anlegung von Eisenbahnen Erfahrung und Uebung gewonnen, wäre der Unternehmungsgeist durch glücklichen Erfolg der in den nächsten Umgebungen gemachten Unternehmungen erweckt, und die Fonds von Leipzig durch den hohen Stand der Aktien vermehrt, so würde man hier fortwährend auf die Fortsetzung der hier

Digitized by Google

Was sind aber vier Millionen, ja ich frage, was sind sechs- und zehn Millionen Aufwand, bei so großen National-Interessen, wo zumal das verwendete Capital so außergewöhnliche Interessen trägt?*). Je mehr unter solchen Umständen verwendet werden kann, desto besser.

---

concentrirenden Linien spekuliren. Die Anlegung von Eisenbahnen würde ein Hauptgeschäft der hiesigen Banquiers und Capitalisten werden.

*) Der Staat Pennsylvanien allein hat im Lauf der verflossenen 20 Jahre 36 Millionen Dollars oder 48 Millionen sächsische Thaler auf Canäle und Eisenbahnen verwendet. Die ganze Länge der von der Regierung und den Privaten bereits hergestellten Canäle und Eisenbahnen wird nahezu 1500 englische oder 300 deutsche Meilen betragen. Die Regierung allein hat ungefähr 600 Meilen Canäle und etwa 150 Meilen Eisenbahnen auf eigene Rechnung unternommen und ungefähr 15 Millionen Dollars oder 20 Millionen sächsische Thaler darauf verwendet, die durch Anlehen à 5 Procent bestritten wurden. Pennsylvanien ist weder bevölkerter noch reicher als das Königreich Sachsen; hätte es diese Werke nicht unternommen, so wäre es jetzt um 48 Millionen ärmer und seine Industrie und sein Landbau wären um 30 Procent weniger blühend, als sie es sind. Der Staat New-York, nach dem er ungefähr 12 Millionen auf Canäle und Eisenbahnen verwendet hat, projektirt jetzt für 24 Millionen Thaler Eisenbahnen, wofür bereits die Charten bei der Gesetzgebung nachgesucht und von ihr ertheilt worden sind. Darunter sind zwei Routen von New-York, nach dem Erie-See, wovon die eine bis nach den großen Bleibergwerken im Missurigebieth fortgesetzt werden soll. Manche dieser Unternehmungen sind bereits begonnen, und werden von armen deutschen und irländischen Auswanderern bearbeitet. Ich habe im Anfang die Absicht gehabt, dieser Schrift eine Karte aller Eisenbahn-Unternehmungen in den Vereinigten Staaten beizufügen, fand aber, es wäre Thorheit, weil, um einen Begriff von diesen Werken zu geben, man nur sagen darf, daß alle bedeutende Orte durch die ganze Union Eisenbahnen in der Arbeit haben, oder projektiren, um unter sich und mit den großen Seehandelsplätzen in Verbindung zu treten. Zwischen Boston, New-York, Baltimore und Washington, ist die Verbindung beinahe hergestellt; wo sie es nicht ist, wird daran gearbeitet. Schon wird die Hilfe des Congresses in Anspruch genommen, um die Linie von Washington durch die südlichen Staaten bis nach Neu-Orleans fortzusetzen. Da die südlichen Pflanzer, während der ungesunden Jahreszeit den Norden, und die Nordmänner, während der kalten Jahreszeit den Süden zu besuchen pflegen, so werden die Reisenden allein dieser großen Route reiche Dividenden bringen. In ungefähr 10 Jahren wird man vom nördlichsten Punkt der Vereinigten Staaten, vermittelst Eisenbahnen und Dampfwagen bis

Digitized by Google

Schon die Verwendung so großer Capitale verbreitet Nahrung, Arbeit, Seegen und Wohlstand unter der Masse der längs der Route lebenden Bevölkerung, denn $\frac{9}{10}$ Theile des Aufwandes kommen den arbeitenden Classen zu gut.

Wie gegen alle großen und folgereichen Neuerungen erheben sich auch gegen diese eine Menge Zweifel und Bedenklichkeiten. Man besitze, heißt es, hier zu Lande keine so großen Capitale, nicht so vieles baare Geld, um so riesenmäßige National-Werke zu unternehmen; England und Nordamerika seien im Besitz des Welthandels und großer Reichthümer, sie könne man in solchen Dingen nicht zum Muster nehmen; auch habe es hier mit den Reisen und Gütertransporten keine so große Eile und der Transport sei jetzt schon wohlfeil genug; da die Regierungen an Postrevenüen bedeutend verlieren dürften, so sei von dieser Seite keine besondere Unterstützung zu erwarten; vielmehr werde man Bedenken tragen, so viele, seit unfürdenklichen Zeiten im Besitz befindliche, Gewerbe zu verletzen oder gar zu zerstören. Es kann nicht schwer fallen, die Unstatthaftigkeit dieser Einwendungen, sollten sie je im Ernste sich erheben, nachzuweisen.

---

in die Nähe der Teras (2000 Meilen) in 8 Tagen und für 50 Dollars gelangen. Ferner führen 6 Hauptrouten von Osten nach Westen, jede 200 bis 300 Meilen lang: eine von Boston nach dem See Ontario; zwei von Neu-York, eine südliche und eine nördliche nach dem Eriesee, wovon eine noch weiter durch das nördliche Pennsylvanien, Ohio, Indiana, Illinois nach dem Mississippi; eine von Philadelphia nach Pittsburg; eine von Baltimore nach Wheeling; eine von Charleston nach Columbia. Die westlichen Staaten wetteifern ihrer Seits mit den östlichen. In Kentucky ist eine Bahn zwischen Frankfurt und Louisville bereits hergestellt. Ohio, Indiana, Illinois haben nicht minder bedeutende Projekte und darunter einige schon in der Ausführung. Die Halbinsel Michigan sogar, die noch nicht einmal unter die Staaten aufgenommen ist, projektirt die Verbindung des Erie mit dem Michigan-See. In ungefähr 15 Jahren wird man leichter 6000 Meilen weit in den Vereinigten Staaten reisen, als gegenwärtig 600 in Deutschland. Alle Staaten und Territorien von Maine bis Louisiana, und alle westlichen Länder wird man in 4 Wochen mit Gemächlichkeit sehen können.

Digitized by Google

Den Finanzpunkt anlangend, so ist darüber von einsichtsvollen Leuten keine weitere Einwendung zu befürchten, sobald nachgewiesen ist, daß das so verwendete Capital die höchsten Interessen im Lande trägt. Unter dieser Voraussetzung kann kein Aufwand zu groß befunden werden. Auch hat Sachsen, ist es ihm nur mit der Unternehmung Ernst, über hundertmal mehr Capital und baares Geld zu gebieten, als erfordert wird *). Daß Nordame-

*) Ich erlaube mir hier anzuführen, was ich schon in meinen Mittheilungen hierüber gesagt habe:

»Man wird mich vielleicht fragen, woher Bayern das Geld nehmen »soll, um solche Riesenwerke zu vollbringen? Ich antworte, daß ich »noch an keinem der Canäle oder Eisenbahnen, die ich bis jetzt gesehen, »Silber oder Gold wahrgenommen habe. Man consumirt dabei nur »Lebensmittel, Eisen, Steine, Holz, Kräfte der Menschen und Thiere. »Ist aber nicht alles dies in Bayern im Ueberfluß? Indem man diesen »Ueberfluß in Canäle und Eisenbahnen verwandelt, die man noch nicht »besitzt, schafft man bleibende und dauernde Werthe, erschafft man »Instrumente, die alle productiven Kräfte der Nation verdoppeln. Das »Geld aber geht nicht fort, es gleicht nur die Werthe aus. Die vorigen »Besitzer desselben erhalten nun Aktien, für die sie zu jeder Zeit auf »dem Geldmarkt eine größere Summe Geldes erhalten können, als sie »dafür gegeben haben. Anstatt durch ein solches Unternehmen geschwächt »zu werden, fühlt sich die Gesellschaft nach Vollendung desselben gestärkt »und zu neuen Unternehmungen ermuthigt. Hierin liegt das große Ge»heimniß der großen Unternehmungen in den Vereinigten Staaten.« (I. pag. 15.).

»Diese Vortheile sind evident genug, um der Masse des Volks ein»zuleuchten. Wo immer ein Unternehmer dieser Art die Interessen der »Anlagskosten zu decken verspricht, ist man sicher, zureichende Subscrip»tionen von denen zu erhalten, die Hoffnung haben, dadurch ihre Gewerbe »zu verbessern, oder den Werth ihrer Häuser, Ländereien und Producte »zu erhöhen. Die ganze Masse der Bevölkerung findet die Möglichkeit, »an dem Unternehmen Theil zu nehmen, in dem Unternehmen selbst. Der »Gewerbsmann wird durch vermehrte Geschäfte für die Canalarbeiter, »der Landbauer durch vermehrten Absatz seiner Producte, der Arbeiter »durch das Tagelohn in den Stand gesetzt, Aktien zu nehmen und zu »bezahlen. Aus diesen Umständen nicht aus dem Vorhandensein großer »Capitale und großer Summen baaren Geldes muß man sich erklären, »daß zu dergleichen Unternehmungen sich häufig mehr Unterzeichnungen »finden als man bedarf.« (ibid. pag. 17.).

Digitized by Google

rika große Capitale und mehr baares Geld besitze, ist nicht einmal wahr; die meiste Werthausgleichung geht dort in bloßen Werthzeichen von statten, die man in Sachsen eben so gut creiren kann. Eine Summe von 4 bis 6 Millionen Banknoten würde hier kaum den 3ten Theil des circulirenden baaren Geldes ausmachen, während in Nordamerika zwei- und dreimal so viel Banknoten circuliren als baares Geld *). Welthandel, so wünschenswerth er

---

»Bei Allem dem ist die Herstellung eines solchen Communications-»Systems in der That keine solche Riesenarbeit als man sich vorstellt. »Wie viele Eisenbahnen lassen sich mit Hilfe von 10 oder 20,000 Men»schen im Lauf von fünf oder zehn Jahren bauen? Gehen aber in »ganz Bayern nicht zehntausend Menschen aus Mangel an Arbeit müßig? »Oder könnten nicht zehntausend Menschen aus der übrigen Zahl der »Arbeiter ausgehoben und für diese Zwecke verwendet werden, ohne daß »ein einziger Metzen Korn weniger gepflanzt, oder das geringste an »Manufacturwaaren weniger producirt würde, weil die übrigen Arbeiter »durch erhöhtes Tagelohn zu größerer Kraftanstrengung bewogen würden? »Auf diese Weise erscheint das ganze Werk nur als ein Product vermehr»ter Kraftanstrengung. Man bedenke doch nur, wie viele Eisenbahnen »hergestellt werden könnten, durch die Kraft, die jetzt in den Kasernen »im Müßigang consumirt wird.« (ibid. pag. 20.)

*) Da in neueren Zeiten auch von andern der Vorschlag gemacht worden ist, für den Zweck der Anlegung von Eisenbahnen Werthzeichen zu creiren, so wird es nöthig seyn, durch einige Stellen aus meinen früheren Abhandlungen über diesen Gegenstand zu beweisen, daß ich dieses Mittel schon vor mehreren Jahren vorgeschlagen habe:

»daß man, indem man Canäle und Eisenbahnen baut, kein Geld, sondern »nur überflüssiges Getreide verbraucht, zeigt sich hier, wo die Werth»Ausgleichungen größtentheils in Papier gemacht werden, ganz klar. »Ein Bauer nimmt ein Anlehen bei der Bank, das er in Noten bezieht »und womit er seine Aktien bezahlt. Die Noten wandern sofort in die »Hände des Contraktors und hierauf in die Hände der Arbeiter, die sie »dem Bauer wieder bringen, um sich dafür Lebensmittel zu kaufen, dieser »aber gibt sie ohne weiteren Verzug der Bank zurück, um seine Schuld »abzulösen. Hier hat der bloße Credit der Bank das Wunder gewirkt, »Holz, Steine und Eisen zu einer productiven Maschine zusammen zu »fügen, und das Getreide des Bauers in eine Dividende bringende Aktie »zu verwandeln.« (Mittheilungen I. pag. 24.).

In den Vereinigten Staaten geht beinahe alle Werth-Ausgleichung in Papier von statten. Ich sehe nicht ein, warum dies nicht auch, we-

Digitized by Google

ist, und so sehr er die innere Industrie befördert, wird hier kaum von denen in Anschlag gebracht werden, die wissen, daß der innere Verkehr zum auswärtigen sich in den größten Handelsreichen wie 15 zu 1 (in ganz Deutsch-

---

nigstens zum Theil, in Bayern sollte bewerkstelligt werden können. Eine Bank, die auf den Werth von Grundeigenthum und den Ertrag der Eisenbahnen fundirt wäre, sollte um so mehr Credit finden, als noch gar keine Zettelbank im Königreich besteht. Die Vereinigten Staaten besitzen kaum den vierten Theil des Betrags ihrer umlaufenden Papiere an baarem Geld ꝛc. Daß hingegen ein Land wenigstens so viel an Banknoten im Umlauf haben kann, als baares Geld vorhanden ist, wird kein Sachverständiger bezweifeln. Bayern, das wenigstens 30 bis 40 Millionen Gulden baares Geld in Circulation hat, wird also ohne die geringste Gefahr 10 Millionen Noten ausgeben können, zumal wenn diese Summe nur nach und nach im Lauf mehrerer Jahre, gerade in demselben Verhältniß, in welchem das Eisenbahnsystem die productiven Kräfte vermehrt, folglich eine Vermehrung der Zirkulationsmittel nöthig macht, in Umlauf gebracht würde. Im Fall dort die Errichtung einer solchen Bank thunlich und räthlich befunden würde, könnten durch dieses Mittel die Interessen der Anlagekosten um $\frac{2}{3}$ Theile vermindert werden, da in diesem Fall nur so viel an Interessen zu berechnen wäre, als diejenige Summe kostet, die in der Bank vorräthig gehalten werden müßte, um den Credit der Papiere durch Baarzahlung, in so weit sie von den Noten-Innhabern verlangt werden sollte, aufrecht zu erhalten. Dies mit dem dritten Theil des Betrags der umlaufenden Noten zu bewirken, dürfte um so weniger Anstand haben, als schon eine Finanzverordnung, daß die Noten von den öffentlichen Cassen genommen werden sollen, ihnen den Umlauf verbürgen müßte ꝛc.« — — — — »Hier bitte ich diesen Gegenstand blos als Andeutung zu betrachten. Ich nehme demnach an, daß der Staat den ganzen Aufwand in baarem Geld aufzutreiben habe. In diesem Fall muß man sich aber ja nicht vorstellen, daß die zehn Millionen Gulden an Einem Tag aufzumarschiren hätten, um wieder in Masse abzumarschiren. Da die Herstellung des Werks wenigstens einen Zeitraum von 5 Jahren erfordern würde, so müßte die Anleihe in 20 vierteljährige Raten zerschlagen werden, wovon jede eine halbe Million Gulden betrüge. Mit Verwendung der ersten Rate träte diese Geldmasse in das Publikum zurück, und dieselben Thaler, welche zur ersten Anleihe gedient hätten, könnten möglicherweise alle übrigen Anleihen bewerkstelligen. In drei Monaten wäre es ihnen wohl möglich, aus der Baukasse in die Hände des Kontraktors, von da in die Hände der Arbeiter, von da in die Hände der Landwirthe und Handwerker und von da in die Hände der Capitalisten zurück zu marschiren.

Digitized by Google

land vielleicht wie 30 zu 1) dem Werth, und wie 50 bis 100 zu 1 dem Gewicht nach verhält, daß daher Transporterleichterungen im Innern vorzüglich auf die Belebung des innern Verkehrs wirken, und daß der innere Verkehr diese Transporterleichterungen vorzüglich bezahlen muß *).

Wäre es gar möglich diese Thaler so anzuspornen, daß sie den hier bezeichneten Kreislauf in 8 Tagen vollbringen könnten, und würde dann die Anleihe in wöchentliche Raten zerschlagen, so wären 15,000 bayersche Thaler vollkommen zureichend, um in einem Zeitraum von 10 Jahren rohe Eisensteine, Bruchsteine, Holz und Victualien in eine Eisenbahn von 10 Millionen Gulden Werth zu verwandeln ꝛc. Unter allen leblosen Gegenständen gibt es keinen, der von so unruhiger Natur wäre als die Thaler. Sie rennen täglich und stündlich nach Geschäften und finden sie keine im Lande so wandern sie aus. Das Müßigliegen ist ihrer Natur zuwider ꝛc. Daß man Thaler vom Ausland kommen läßt, ist vergeblich; denn wenn sie nicht durch vermehrte Industrie im Lande Beschäftigung finden, so kehren sie schnell nach Amsterdam und London zurück; vermehrt sich aber die Industrie, so kommen sie von selbst. (Mittheilungen II. S. 43.).

Ich wiederhole hier, daß alle deutsche Staaten, indem sie den Compagnien die Privilegien ertheilen, zum Belauf ihrer Auslagen Banknoten auszugeben und dagegen Hypotheken in die Casse zu legen, die Mittel geben können, Eisenbahnen anzulegen so viel sie deren bedürfen. Vermittelst der Ausübung dieses Privilegiums werden die Compagnien die Anlagekosten höchstens zu 2 Procent verinteressiren, während sie, auf nur halb günstigen Routen, wenigstens 6 Procent einnehmen. Mit diesen Papieren kann unmöglich Mißbrauch getrieben werden, da die Compagnien auf eine gewisse Summe beschränkt sind, und das Publikum den Compagnien gegenüber doppelt und dreifach gedeckt ist. Zugleich würden diese Papiere alle Finanzgeschäfte erleichtern. Uns sollte Wunder nehmen, wenn die Finanzleute im Süden nicht längst schon auf den Gedanken gekommen wären, es sei leichter Seidenpapiere auf den Postwagen hin und her zu führen, als Metalle. In diesen Gegenden versteht man die Sache schon besser. Preußen soll, wie man versichert 17 Millionen Scheine im Umlauf haben, die auch in Sachsen gerne genommen werden.

*) Um den großen Unterschied des innern und äußern Verkehrs in Beziehung auf Gewicht anschaulich zu machen, setze ich aus den mehrerwähnten Mittheilungen (II. pag. 7.) folgende Berechnung hieher:

»die Frachtersparniß beträgt, wie wir oben angenommen haben und hie»nach beweisen werden, wenigstens ½ oder, 1¼ kr. per Stunde und Zent»ner, also auf hundert Stunden 2 fl. 30 kr. per Zentner. Dies beträgt:

Digitized by Google

Aus diesem Grund ist auch noch niemand eingefallen, zu behaupten, daß es sich in Deutschland nicht verlohne, Chausseen zu bauen, weil dieses Land bei weitem keinen so starken auswärtigen Handel besitze als England. Haben in England die Eisenbahnen wegen des großen Welthandels einen größeren Transport, als in Deutschland, so sind auch die Baukosten, das Terrain, die Unterhaltungskosten und Gehalte um so größer. Die Eisenbahn von London nach Bristol soll nach dem Ueberschlag 3 Mill. Pf. Sterl., also 21 Millionen sächsische Thaler, folglich 200,000 Thlr. per englische Meile kosten, während 10,000 bis 15,000 Thaler per englische Meile also die Interessen jener Summe zureichen, eine Bahn herzustellen, welche die Bedürfnisse des Verkehrs zwischen Leipzig und Dresden vollkommen befriedigt. Wahrscheinlich sind nach bekannten früheren Vorgängen unter jenen 21 Millionen auch eine halbe Million Thaler Unkosten für die Erlangung der Parlaments-Akte begriffen.

Wer sich über Mangel an Capital in Deutschland

Auf	1	Ctr.	Seidenwaaren	im	Werth	2000	fl.	$\frac{1}{800}$	Preet.
—	1	—	Wollenwaaren	—	—	370	—	$\frac{3}{4}$	—
—	1	—	Baumwollenwaaren	—	—	100	—	$2\frac{1}{2}$	—
—	1	—	gemeine Wolle	—	—	50	—	5	—
—	1	—	Flachs	—	—	$33\frac{1}{2}$	—	10	—
—	1	—	Hanf	—	—	20	—	15	—
—	1	—	Wein	—	—	20	—	15	—
—	1	—	Gerste, Salz, Bier, Getreide ꝛc.	—	—	5	—	50	—
—	1	—	Kartoffeln	—	—	1	—	250	—
—	1	—	Steinkohlen	—	—	$\frac{1}{2}$	—	500	—
—	1	—	Holz	—	—	$\frac{1}{4}$	—	1000	—
—	1	Tonne	Gyps, Kalk	—	—	3	—	1666	—
—	1	—	Bruchsteine	—	—	1	—	2332	—

»Nun vergleiche man mit den großen Ersparnissen, welche durch die Frachterleichterung in den gemeinsten Lebensbedürfnissen gemacht werden, das große Gewicht der Production und Consumtion in diesen Artikeln und es bedarf keiner weiteren Erläuterung, wie viel der innere Verkehr dadurch gewinnt.«

Digitized by Google

beklagt und doch dabei auf die Eile beim Transport keinen großen Werth legt, bedenkt nicht, daß Beschleunigung des Bezugs der rohen Materialien und Beschleunigung des Absatzes der Fabrikate eben so wirkt wie Capitalvermehrung.

Wie die Regierung sollte verlieren können, wenn die produktiven Kräfte des Volkes so außerordentlich zunehmen, ist schwer zu begreifen. Vielmehr muß jedem klaren Verstand einleuchten, daß der Staat überall dadurch gewinnen muß: in allen Arten von Abgaben, weil Produktion und Consumtion steigen; am Salztransport, im Postwesen, im Chausseebau, in der Militair- und Domainen-Administration ꝛc. und, nach unsern Vorschlag, unmittelbar durch Theilnahme an den Dividenden.

Endlich gibt es kaum eine einzige Verbesserung in der langen Reihe der Erfindungen, die nicht einzelnen Gewerben und Personen für einige Zeit nachtheilig gewesen wäre. Zur Zeit der Erfindung der Buchdruckerkunst mögen in Leipzig für den Augenblick wohl über ein Dutzend Abschreiber arbeitlos geworden sein; heute beschäftigt hier die Presse 5000 Menschen. So gut es Thorheit gewesen wäre, den Fortschritten des Erfindungsgeistes Einhalt zu thun, um jene Abschreiber in Thätigkeit zu erhalten, so thöricht wäre es heute, um etlicher Gastgeber und Fuhrleute willen, auf die unermeßlichen Wohlthaten der Eisenbahnen Verzicht zu leisten.

Andere zweifeln an der Solidität der Eisenbahnspekulationen selbst und wollen wissen, die Eisenbahn zwischen Liverpool und Mancheſter sei nur durch ein Zusammentreffen außerordentlicher Umstände so einträglich. Läge der Vortheil überall sonst nur so auf platter Hand, wie man wähne, so würde man längst von andern und größeren Spekulationen aus England gehört haben. Die Unternehmungen in den vereinigten Staaten seien noch zu neu, und zu wenig durch die Erfahrung bewährt; dort werden,

Digitized by Google

wie in allen Handelsstaaten, dergleichen Spekulationen gar leicht zur Manie u. s. w. *).

---

*) Andere, die schon zurückschrecken, wenn sie nur von einer Dampfmaschine hören, fürchten sich vor der Explosion des Kessels, vor Schwindel und Ersticken, weil der Wagen gar zu schnell die Luft durchschneide, und vor dem Ueberfahrenwerden, indem ihnen das Unglück des Herrn Huskisson noch in entsetzlicher Erinnerung schwebt. Diese können wir versichern, daß ihre Furcht in jeder Hinsicht ungegründet ist, am meisten die vor der Explosion. Denn erstens ist nach der neuesten Vervollkommnung des Dampfwagens ein solches Ereigniß nicht möglich. Die anderen Gründe könnte ich mir wohl ersparen, allein zur vollkommenen Beruhigung bemerke ich zweitens, daß eine Einrichtung getroffen werden kann, welche die Passagiere, im Fall eine Explosion möglich wäre, außer aller Gefahr stellt. Wem das Schneiden der Luft unangenehm ist, der schließt das Wagenfenster. Huskissons Unglück und alle übrigen Unfälle, die sich seitdem auf Eisenbahnen ereignet haben, sind der Unachtsamkeit der Verunglückten zuzurechnen. Diese Vorfälle sind von der Oppositionspartei tüchtig benutzt worden, um dem Publikum vor den Dampfwagen bange zu machen. Die neuesten Amerikanischen Blätter enthalten einen guten Hieb gegen dergleichen Contre-Mineurs, den wir hier mittheilen: »Unglücksfall auf der New-Jerseybahn: Gestern wurden die Passagiere auf der Rückkehr durch die Wehklagen eines Mitpassagiers sehr erschreckt. Man war genöthigt anzuhalten, und den jammernden Passagier in den benachbarten Gasthof zu bringen, wo er nach wenigen Minuten, — von einem gesunden Knaben glücklich entbunden ward; dies ist das erste Unglück (serious accident), das sich nach einem Transport von mehr als 40,000 Personen auf dieser Bahn ereignet hat.« Wie schnell es dort geht, erhellt aus nachstehendem Artikel. »New-York den 6. Jul. Vorgestern früh (am Jahrstag der Unabhängigkeit) sind viele unserer Bürger nach Philadelphia gegangen, um dort mit ihren Freunden das Fest zu feiern und am nämlichen Tag von ihnen begleitet, wieder hieher zurückgekommen. (Die Entfernung ist 100 Meilen.) Wir hoffen noch zu erleben, daß man in einem langen Sommertag zwischen Philadelphia und Neu-York zweimal wird Briefe wechseln können.« Man sieht, den Amerikanern geht es immer noch nicht schnell genug. In der alten Welt fürchtet man immer nur, es möchte gar zu schnell gehen. Nichts ist dem Amerikaner in Deutschland auffallender als die geringe Zahl von Dampfbooten. Vor einigen Jahren reiste ich mit einem Amerikaner Herrn O. aus B. zur See. Reich und reiselustig bis zur Manie, hatte der Mann alle Länder der Erde gesehen, hatte jetzt eben die Continente von Süd-Amerika und Asien durchzogen und kam aus Persien über Wien ꝛc. nach Paris und Havre; dieser sagte mir, nichts sei ihm auf seinen Reisen merkwürdiger

Digitized by Google

Der Verkehr zwischen Manchester und Liverpool ist ungewöhnlich groß, es ist wahr, dabei muß man aber wissen, daß dort zwei Canäle und vortreffliche Landstraßen und Eilposten concurriren. Ueberdieß war das Terrain besonders ungünstig und der Aufwand enorm. Diese Umstände zusammen genommen machen jene Route zu einer sehr gewöhnlichen n Hinsicht auf den Finanzpunkt; gleichwol trug sie vor 2 Jahren schon 8 Prozent. Daß aber jenes Unternehmen seither nicht größere Nachahmung gefunden hat, davon lag die Ursache in der starken Opposition, welche die Canal-, Küstenfahrt- und Chaussee-Interessen innerhalb und außerhalb des Parlaments den Eisenbahnen entgegen zu stellen wußten. Das reformirte Parlament hat nun das Eis gebrochen und seitdem hören wir von einer Menge Eisenbahn-Unternehmungen (London und Birmingham, London und Bristol, Edinburg und Glasgow, London und Brighton, London und Dover ꝛc.), die zusammen auf nicht weniger als 15 Millionen Pfund Sterl. oder über 100 Millionen Thaler veranschlagt sind.

In den vereinigten Staaten dagegen hatten diese Verbesserungen raschen und ungehemmten Fortgang, seitdem die Resultate der Stocton- und Darlington-Eisenbahn bekannt geworden sind. In allen Dingen praktisch, wußten die Amerikaner auch diese Verbesserung auf diejenige Weise in Anwendung zu bringen, die sich am besten für die Verhältnisse ihres Landes eignet. Mit nur geringer Ausnahme baute man dort Bahnen mit starken hölzernen, auf noch stärkeren hölzernen Blöcken ruhenden, Schienen (Rails), die man mit eisernen Reifen (plates) 1 Zoll breit und $\frac{1}{8}$ bis $\frac{1}{4}$ Zoll stark, beschlug. In einigen Gegenden legte man Blöcke von Granit und beschlug sie auf ähnliche Weise. Diese Bahnen kosteten, je nachdem das Terrain mehr oder weniger Schwierigkeit darbot, von 5000 bis 20,000 Dollars per englische Meile. Man wollte keine

---

vorgekommen, als daß er in ganz Persien nur Einen Wagen und in ganz Deutschland nur Ein Dampfboot (auf dem Bodensee) gesehen habe.

Digitized by Google

vollendeten Meisterwerke herstellen, aber man wollte die gegenwärtigen Bedürfnisse des Handels befriedigen, gute Dividenden ziehen, und dabei Handel und Industrie befördern, um dereinst mit um so größerem Vortheile massive Werke anlegen zu können. Einem so klugen und zweckmäßigen Verfahren konnte der Erfolg nicht entgehen; ich kenne keine vollendete Bahn, deren Aktien nicht von 20 bis 100 Prozent über pari ständen, und daß dieser hohe Stand der Aktien in keiner Manie, sondern in soliden Berechnungen ihren Grund hat, beweisen die Dividenden *).

Weit entfernt übrigens hiemit vorschlagen zu wollen, man solle ein ganzes System von Eisenbahnen in Sachsen auf Einmal beschließen und überall sogleich Hand an's Werk legen, habe ich mit dem bisher Gesagten nur darthun wollen, daß, wenn das Ganze so große Vortheile biete, im Einzelnen gar nicht fehl gegriffen werden könne. Eisenbahnen sind hier zu Lande noch eine unbekannte Sache, es ist also vor allen Dingen erst eine Probe zu machen, und zwar mit derjenigen Route, welche die meisten Vortheile und die wenigsten Schwierigkeiten darbietet.

*) Den Canälen geht es in den Vereinigten Staaten schlimm und immer schlimmer. Die Lancaster-Canal- und Schleusenschifffahrt, die 100,000 Dollars gekostet hat, ward kürzlich von den Aktionären in der Desperation für 17000 Dollars zu Anlegung von Mühlwerken verkauft. Das herrlichste Werk dieser Art in den Vereinigten Staaten der Chesepeak- und Delaware-Canal, bezahlt kaum die Kosten und die Compagnie hat nach einem Aufwand von 2 Millionen Dollars neuerlich, obwohl vergeblich, zum Behuf beabsichtigter Verbesserungen ein Anlehen von 400,000 Dollars zu machen versucht. Inzwischen hat der Concurrent desselben, die Neu-Castle- und Frenchtown-Eisenbahn, eine Dividende von 10 Procent erklärt. Sogar der große Neu-York-Canal macht keine weiteren Fortschritte und wird einen mächtigen Concurrenten in einer Eisenbahn erhalten, die Colonel Clinton, der Sohn desselben Mannes, der die Anlegung des Canals verursachte, projektirt hat. Am besten hat sich die Sache zwischen Neu-York und Philadelphia gemacht. Dort hat der Delaware- und Raritan-Canal die Camden- und Perth-Amboy-Eisenbahn geheirathet, um sich gegen jeden Glückswechsel sicher zu stellen Damit aber auch hier kein Monopol entstehe, ist bereits eine zweite Route (über Trenton) im Werk.

Digitized by Google

Dies ist offenbar der Fall zwischen Leipzig und Dresden. Hier ist es eine reine Unmöglichkeit, daß nicht bedeutende pekuniäre Vortheile erreicht werden. Diese Route ist die wichtigste für den geistigen, häuslichen und politischen Verkehr des Landes und eine der bedeutendsten für den merkantilischen. Ist diese Route erst hergestellt, so kann alles, was im Königreich Sachsen in commerzieller sowohl, als in politischer und intellektueller Beziehung nur irgend Einfluß und Stimme hat, sich jeden Tag von dem großen Vortheilen der Eisenbahnen überzeugen; so können jährlich hunderttausend Fremde diese große Verbesserung aus eigener Anschauung kennen lernen, und die Kunde davon nach allen Gegenden Deutschlands tragen.

Auf dieser Route gehen täglich zu Fuß, zu Pferd und zu Wagen, mit eigenen Fuhrwerken, mit Lohnkutschern oder mit der Post ungefähr 30 Personen hin und 30 her. Wenn man aber auf der Bahn in 3 Stunden von Leipzig nach Dresden gelangen kann, viel bequemer als im eigenen Wagen mit Extrapost, und viel wohlfeiler als zu Fuß *), so werden die Vornehmsten wie die Geringsten sich derselben bedienen. Es wird daher nicht übertrieben seyn, anzunehmen, daß nach hergestellter Bahn täglich 60 Personen hin und 60 her gehen werden **). Für einen Sitz in schönen

*) Der gemeinste Taglöhner verdient täglich 8 Groschen, versäumt also auf einer Hin- und Herreise von 5 Tagen einen Verdienst von 40 Groschen. Seine Zehrung unterwegs bestreitet er nicht unter 8 Groschen täglich oder 40 Gr. im Ganzen. Folglich kostet ihn die Fußreise wenigstens 3 Thaler 8 Gr. Auf der Eisenbahn bezahlt er: Fuhrlohn hin und her 1 Thlr. 12 Gr., ihm bleiben wenn er Morgens 9 Uhr dort ankömmt und Abends 4 Uhr abgeht, 7 Stunden zu Verrichtung seiner Geschäfte, seine übrigen Unkosten wird er leicht mit 6 Groschen bestreiten; es kostet ihn also eine Reise auf der Eisenbahn nur 1 Thlr. 18 Gr., folglich nur ungefähr die Hälfte der Kosten einer Fußreise.

**) Ueberall, wo Eisentransport eingeführt worden ist, hat man eine zehnfache Vermehrung der Passagiere wahrgenommen. Zwischen New-York und Philadelphia gehen täglich 700 Passagiere, ungeachtet noch Dampfboote mit der Eisenbahn concurriren. Zwischen Stocton und Darlington (Bevölkerung 26,000 Seelen) ging wöchentlich 5 mal ein ein-

Digitized by Google

bedeckten Wagen mit Fenstern rechnen wir $1\frac{1}{2}$ Thaler, für unbedeckte Sitze $\frac{3}{4}$ Thaler. Es wird also täglich von Reisenden eingenommen werden:

60 Personen à $1\frac{1}{2}$ — 90 Thaler.
60 — — à $\frac{3}{4}$ — 45 —
135 — jährlich 49,275 Th.

Zur Meßzeit werden wenige Fremde hieher kommen, die nicht den Sonntag über der Residenzstadt Dresden einen Besuch abstatten. Dies wird besonders in den ersten Jahren, schon wegen der Neuheit der Sache, der Fall seyn. Theils um allzugroßen Andrang abzuhalten; theils der Revenü halber wird während dieser Zeit das Fahr-Geld auf 2 Thlr. und 1 Thlr. zu stellen seyn. Wir nehmen nur an: 5000 Personen hin und her jede Messe:

3000 à 2 — hin und her 4 — 12,000 Th.
2000 á 1 — — — 2 — 14,000 "
16,000 "
2 Messen . . . . . 32,000 "

Spatzierfahrten der Bevölkerung von Dresden und Leipzig nach zwischen gelegenen Orten, 3 bis 6 Meilen à 3 Groschen die Person à 50 Thaler die Woche — 100 Thlr. . 5,200 "

im Ganzen vom Personen-Transport . 86,475 "

200,000 Ctr. Waaren hin und eben so viel

---

ziger Postwagen; nach Eröffnung der Eisenbahn zählte man im Durchschnitt 90 Reisende jeden Tag.

Sollte übrigens die Erwartung der Unternehmer in Ansehung der Vermehrung der Passagiere hier nicht in Erfüllung gehen, so kann man das oben angesetzte Fahrgeld verdoppeln und die Fahrt auf der Eisenbahn wird immer noch wohlfeiler seyn, als jede andere Art zu reisen. Ja ich glaube, daß bei einer 3fach höheren Taxe ($4\frac{1}{2}$ auf dem 1ten und $2\frac{1}{2}$ auf dem 2ten Sitz) die Eisenbahn unbedingt vorgezogen werden würde. Hier also sind Mittel genug, etwaige Ausfälle in der Zahl der Passagiere zu decken.

Digitized by Google

her *), incl. Salz, Wolle, Bergwerksprodukte und alles dessen, was nach Wien und Prag geht, halb so viel als bisher, à 6 Groschen 100,000 Thlr.
Für Steine, Steinkohle, Getreide, Gyps, Kalk, und sonstige Artikel . . . . . 6000 "

Total-Einnahme 192,475 "

davon geht:

Reparationskosten, Aufsicht und Administration der Bahn à 2½ Prozent. eines Anlage-Capitals von 1,000,000 Thlr. . . . . 25,000 "

6 Maschinen à 4000 — 24,000 25 pC. Reparat. — 6000
8 Reisewagen à 600 — 4,800
8 do. geringere à 300 — 2,400
100 Güterwagen à 200 — 20,000
27,200 à 10 pC. — — — 2720

Tägliche Unkosten:

6 Conducteure à 1 th. — 6
12 Gehülfen à 12 gr. — 6
12 Arbeiter à 8 " — 4
3½ Tonne Steink. à 5 th. — 17 12 gr.
Schmiere u. sonstige Auslag. 6 12 "
40

auf 365 Tage . . . . . 14,600 23,320 "

Zuschuß für unvorhergesehene Ausgaben . . . . . 4155 "

zusammen 52,475 "

Reine Einnahme als Dividende 140,000 "

140,000 Thaler rein würden auf ein Anlage-Capital von 1,000,000 Thaler 14 pCt. Dividende machen.

Sollte aber die Compagnie das nach Art. XVII. des anliegenden Entwurfs vorgeschlagene Privilegium, für 1 Million Thaler Banknoten auszugeben, und dagegen statt baaren Geldes Hypotheken auf Grundeigenthum einzulegen, erhalten und benutzen, so dürfte die baare Einlage von ⅛tel des Anlage-Capitals zureichen, sämmtliche

*) Ich bin von Sachverständigen versichert worden, daß diese Summe für den gegenwärtigen Verkehr angenommen werden könne.

Digitized by Google

Anlage-Kosten der Bahn und der Transportmittel zu bestreiten *). Die daraus den Aktionären erwachsenden Vortheile dürften also leicht die oben berechnete Dividende verdoppeln.

Doch, hätte ich dieses ganze Werk auf eigene Rechnung herzustellen, so wäre ich weit entfernt, eine Million Thaler aufzuwenden. Eingedenk des bedeutenden Umstandes, daß von dem Gelingen desselben nicht nur die weiteren Unternehmungen in Sachsen, sondern für geraume Zeit der Credit der Eisenbahn-Unternehmungen in ganz Deutschland abhinge, würde ich den sichersten Weg einschlagen, würde ich die höchst mögliche Dividende zu erlangen streben. Mein Kostenüberschlag betrüge nicht mehr als 40,000 Thlr. per Meile, womit ich eine Bahn herstellen wollte, welche für 7 bis 10 Jahre allen Bedürfnissen des Verkehrs zwischen Dresden und Leipzig vollkommen genügen, und die dabei doch kein schlechtes Machwerk, sondern die solide Vorarbeit eines höchst soliden, für alle Zeiten dauernden Werks werden sollte. Von den aufgewandten 500,000 Thalern müßte höchstens das Holzwerk, im Betrag von etwa 50,000 Thalern, nach Verlauf jener Zeit unbrauchbar seyn, wogegen, wie hienach bewiesen werden soll, mehr als 500,000 Thaler erspart würden.

Die Arbeiten an den Eisenbahnen betreffen entweder die Herstellung der Fläche, oder des Fundaments, oder der Bahn selbst:

I. Fläche.

Eine horizontale Fläche ist natürlich die wünschenswertheste Lage der Bahn. Im Fall jedoch aller Trans-

*) Die Compagnie könnte ohne Zweifel mit den Herren Banquiers von Leipzig und Dresden Uebereinkommnisse treffen, nach welchem gegen gewisse Provision die Imumlaufsetzung und Auswechselung der Noten gegen baares Geld von ihnen übernommen, und so der Compagnie die Haltung einer eigenen Wechselcasse erspart würde. Es wäre zu wünschen, daß die Compagnie der Nürnberg und Fürther Eisenbahn ein solches Privilegium nachsuchte, und überhaupt den Versuch machte, den Betrag ihres Anlagecapitals vermittelst Banknoten in Circulation zu bringen.

Digitized by Google

port abwärts geht, ist ein gleichförmiger Fall von ungefähr 90 Fuß in der deutschen Meile (wie etwa bei'm Steinkohlentransport von Zwickau nach Leipzig) eben so vortheilhaft, weil Pferde oder Maschinen bei einem solchen Fall die vollen Wagen eben so leicht abwärts ziehen, als die leeren aufwärts. Nach neueren Endeckungen soll übrigens eine wellenförmige Oberfläche noch viel vortheilhafter sein, als die horizontale, was man jedoch in dem vorliegenden Fall dahin gestellt sein lassen kann, da die Natur hier die letztere nach allen Richtungen gegeben hat. Geringes Steigen der Bahn macht beim Dampfwagentransport wenig Hinderniß, ist es aber bedeutend, so schadet es der Brauchbarkeit derselben außerordentlich. In solchen Fällen sucht man die Ungleichheit der Fläche durch schiefe Flächen zu überwinden, d. h. man steigt an einem gelegenen Ort vermittelst Maschinerie auf einmal hinauf oder herab, wie etwa bei den Canälen vermittelst Schleusen, um für den übrigen Weg eine möglichst horizontale Fläche zu erzielen. Ueberdieß müssen Krümmungen, insbesondere kurze Krümmungen, so viel möglich vermieden werden, weil dadurch der Transport sehr erschwert wird. Der kleinste Radius an der Manchester- und Liverpool-Eisenbahn beträgt 540 Fuß, der größte 1500.

Dieser Theil der Arbeit, wie leicht zu erachten, ist der wichtigste und nach Befinden der Umstände der schwerste oder der leichteste, der wohlfeilste oder der theuerste von allen. Auf die größere oder geringere Vollkommenheit der Fläche kommt es an, wie weit die Eisenbahn in Vergleichung mit den Chausseen und Canälen vortheilhaft sein wird oder nicht; denn auf einer horizontalen Fläche kann ein Pferd 15 bis 20 Tonnen (3 bis 400 Ctr.) ziehen, während es bei sehr starkem Steigen der Bahn so wenig oder noch weniger zieht als auf einer Chaussee. Auf die Beschaffenheit des Terrains kommt es an, ob die Bahn um wenige Tausend Thaler per Meile, oder 100,000 bis 200,000 Thaler und noch mehr kosten wird, wie z. B.

Digitized by Google

bei den ersten 6 Meilen der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn, wo aus Rücksichten der städtischen Handels-Politik Thäler ausgefüllt, und Hügel durchschnitten werden mußten; oder wie bei der von Herrn von Gerstner zwischen der Donau und Moldau erbauten (15 Meilen), wo für die Straße 600,000 Gulden C. M. und dabei für unvorhergesehene Fälle 200,000 Gulden, also im Ganzen für die Herstellung der Fläche 800,000 Gulden; für die Bahn dagegen (Holz und Eisen) nicht mehr als 162,000 Gulden in Berechnung genommen worden sind *).

An diesem Theil der Arbeit läßt sich vernünftigerweise wenig oder nichts sparen und daran darf auch hier nichts gespart werden: erstens, weil dadurch der Zweck verfehlt würde, vorzüglich aber zweitens, weil auf 8 bis 9 Meilen die horizontale Fläche schon von Natur besteht, und ihrer Herstellung auf dem übrigen Theil der Route keine bedeutenden Hindernisse im Wege stehen.

II. Fundament.

Auch diese Arbeit kann enorme Kosten verursachen, wenn, wie z. B. bei der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn, die Route durch bodenlose Sümpfe führt. In festem Grund werden für maßive Eisenbahnen 2 Fuß tiefe und 1½ Fuß breite Gräben gemacht, und mit klein geschlagenen Bruchsteinen ausgefüllt, darauf werden Quadersteine gelegt, auf welchen gußeiserne Untersitze befestigt werden. Bei hölzernen mit Eisen beschlagenen Bahnen ist auch diese Arbeit überflüssig. In Amerika legt man Querhölzer (Sleepers) geradezu auf den bloßen Kies-Stein- oder Erddamm, nachdem er sich gehörig festgesetzt hat.

Ist dieser Damm tüchtig, so helfen Grundmauren wenig, die Bahn fester zu machen. Auch ist Herr von Gerstner, der die englisch-amerikanische Weise dadurch verbessern wollte, daß er die Dämme inwendig mit Mauren aufführen ließ, nach seiner neuesten Schrift **) von

*) Ueber die Vortheile der Unternehmung einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau, von F. A. v. Gerstner 1829. S. 80.

**) Gerstner, a. a. O. S. 39.

Digitized by Google

dieser vermeintlichen Verbesserung wieder zurückgekommen. Diese Arbeit wird auf unserer Route mit Ausnahme der Brücken, so weit die Linie von Natur eine horizontale Fläche darbietet, also 8 bis 9 Meilen weit höchstens 3000 Thaler, und weiterhin auch keine außerordentlich große Summen kosten.

III. Die Bahn; (Superstructure, Oberbau).

Massive Eisenbahnen haben, wie oben bemerkt, Unterlagen von Quadersteinen, die auf einem Fundament von Bruchsteinen ruhen. In diese Quader sind gußeiserne Sitze eingefügt, worin massive Schienen von gewaltzem Eisen ruhen, und vermittelst welcher diese Schienen unter sich verbunden sind. Bahnen von eisenbeschlagenen Granitblöcken haben dasselbe Fundament. Eisenbeschlagene Holzbahnen ruhen entweder auf einem ähnlichen steinernen Fundament oder auf Querhölzern, die auf dem bloßen Erddamm liegen.

In England, wo Holz theuer, Eisen wohlfeil, Capital im Ueberfluß und der Transport groß ist, baut man meistens massive Bahnen und thut wohl daran, denn man richtet sich nach den besonderen Verhältnissen des Landes. Den großen Aufwand der Eisenbahnen in jenem Lande verursachen nicht die Kosten der Arbeiten Nr. III., sondern, wegen des durchaus sehr coupirten Terrains, die Kosten Nr. I. und II, woran vernünftigerweise nichts zu sparen ist.

In Nordamerika, wo Holz wohlfeil, Eisen und Arbeitslohn theuer, Capital nicht selten, aber gesucht, folglich der Zinsfuß hoch ist, und wo der Transport erst durch den Einfluß der Bahn bedeutend werden soll, der, wie mächtig er auch am Ende sein mag, doch nur allmählig sich zeigt, spart man an der Arbeit Nr. I. nichts, weil dies dem Zweck der Eisenbahn zuwider liefe, dagegen macht man den Oberbau von Holz und thut ebenfalls wohl daran, weil die Verhältnisse des Landes diese Bauart gebieten.

Man legt den Weg für zwei Paar Geleise an, stellt aber

Digitized by Google

nur Ein Paar Geleise auf diese leichte und wohlfeile Weise her, indem man den Raum für das zweite Paar leer läßt. Da die Interessen dieser wohlfeilen Anlage sehr gering sind, so werden leicht gute Dividenden gemacht. Durch den wohlfeilen Transport steigt im Lauf von einigen Jahren der Verkehr, folglich das Einkommen, so, daß man alsdann die zweite Bahn mit Vortheil massiv bauen kann. Da man hiezu allen Bedarf an Bruch- und Quadersteinen und an Eisen ꝛc. auf der Holz-Bahn leicht und wohlfeil und ganz gelegentlich herbeischafft, so kann man die zweite um so solider bauen und so viel oder noch mehr an Fuhrlohn ersparen, als alles Holzwerk an der wohlfeilen Bahn gekostet hat. Ueberdies wird die wohlfeile Bahn so schnell fertig werden, daß man um ein oder zwei Jahre früher die Vortheile und Einkünfte derselben zu genießen haben wird.

Kein Sachverständiger, der nicht blos das Technische der Sache, sondern auch die national-ökonomistische und finanzielle Seite derselben in's Auge faßt, wird bestreiten, daß dies ächte und weise Oekonomie sei. Auch Nicht-Techniker werden sich hierüber ein günstiges Urtheil erlauben, wenn sie versichert werden können, daß eine eisenbeschlagene Holzbahn von tüchtigen eichenen Schienen 7 bis 10 Jahre lang so gute Dienste leistet, als die massive, und eben so gut mit Dampfmaschinen zu befahren ist *).

*) Die Mauch-Chunk-Eisenbahn, die nur fünf Meilen von der unserigen beginnt, die ich also genau kenne, liegt auf einer verlassenen Chaussee und hat nur 2700 Dollar per engl. Meile gekostet. Seit dem Jahr 1827. in Operation, hat sie jährlich von 50,000 bis 100,000 Tonnen Steinkohlen transportirt, und im letzten Jahr noch so gute Dienste gethan, als im ersten. Da die Gegner der Eisenbahnen für die Abnutzung des Eisens große Summen in Anschlag nehmen, so habe ich die Schienen dieser Bahn gemessen und gefunden, daß mit menschlichen, unbewaffneten Augen und gewöhnlichen Meßwerkzeugen eine Verminderung der Dicke der Schienen nicht wahr zu nehmen ist. Diese Bahn hat im Lauf der letzten 7 Jahre von einem Transport von ungefähr 500,000 Tonnen (sie hätte eben so gut das 3 und 4 fache transportiren können) à 2 Cents per

Digitized by Google

In Deutschland sind die Gründe für Holzbahnen noch stärker als in den vereinigten Staaten. Hier ist das eichene Holz nicht theuer, Eisen verhältnißmäßig hoch, Arbeitslohn niedrig, Capital nicht im Ueberfluß; der Verkehr soll erst durch den Einfluß des erleichterten Transports erweitert, vor Allem aber das Vertrauen in diese Verbesserung im Publikum erst gepflanzt werden. Mit diesen Ansichten stimmt ganz der in der Sache praktisch erfahrene Hr. v. Gerstner überein. Er selbst hat diesen Plan mit Erfolg in Anwendung gebracht *). Nach seiner Berechnung hätte eine massive Bahn zwischen der Donau und der Moldau 52,000 Gulden C. M. per Meile gekostet, während eine hölzerne mit Eisen beschlagene nur auf 12,000 Fl. per Meile kam (das Holzwerk ist hiebei nur zu 40 0 Fl. per Meile in Anschlag gebracht), folglich ward eine reine Ersparniß von 40,000 Fl. per Meile erzielt **).

Tonne und Meile, was der gewöhnliche Bahnzoll ist, 10,000 Dollars per Meile verdient, also beinahe viermal mehr als sie gekostet hat.

*) v. Gerstner, a. a. O. pag. 45.

**) Dieselbe Ansicht sind auch die Herren Leon Coste und August Perdonnet, die wegen der Eisenbahnen ganz England bereist haben. Sie sagen in ihrem Memoires sur les chemins a ornières (Paris Bachelier 1831. S. 17.). Nous pensons que ce genre de chemins est surtout a conseiller lorsqu'au bas prix du bois et au prix élevé du fer se joint la circonstance dun transport peu considerable. On en a construit un a tres peu de frais auprès de Saint Etienne. Weiter bringen diese Herren nicht in die Sache ein.

Ein gründlicheres Urtheil fällt darüber Ephraim Beach, Civil-Ingenieur in seinem Bericht an die Commissaire der Susquehanna- und Delaware-Eisenbahn vom 31. Dec. 1831. Er sagt: »And although stone blocks may conveniently be obtained for the support of wooden string pieces upon the plan adopted by the Mohawk and Hudson Railroad Company — Or stone sills, superceding entirely the use of wood, upon the plan adopted by the Baltimore and Ohio company on part of their road, suitable stone abounding in the valleys; yet for various reasons timber should be preferred in the first construction:

1) As a matter of economy, costing from 2000 to 3000 Dollars per miles less than the other plans.

2) Should any unevenness occur in the roadbed in the line of the

Digitized by Google

Nehmen wir statt der dort berechneten österreichischen Gulden C.M. wegen des höheren Arbeitslohns, der höheren Preise ꝛc. in hiesiger Gegend eben so viele Thaler in Berechnung, so beliefe sich die zu erzielende Ersparniß auf der Route zwischen Leipzig und Dresden auf 13 Meilen 520,000 Thaler, also in den ersten sieben Jahren:

an Interessen á 5 prC.	26,000 Thlr. jährlich —	182,000
	Zwischenzinse . . .	42,000
Die Bahn käme wenigstens 18 Monate früher in Operation, während welcher Zeit ein Rein-Ertrag erworben würde à	140,000	210,000
	Zinse und Zwischenzinse .	71,000
Durch die gelegentliche Herbeiführung der Bruchsteine und vorzüglich der Quadersteine, welche von dem einen Ende der Bahn (von Dresden aus) längs der ganzen Route verführt werden müßten, und endlich des Eisens würden wenigstens erspart		50,000
folglich betrüge die Ersparniß im Ganzen in 7 Jahren		355,000

oder 35,000 Thaler mehr als eine ganz massive Bahn nach 7 Jahren herzustellen kosten würde.

Die Kosten einer Bahn, wie ich sie bauen würde, selbst im Fall ich über eine Million zu verfügen hätte, wäre es auch nur um ein Beispiel aufzustellen, wie auf

---

way, to which a new road is very susceptible, it is much more easy to adjust it.

3) By the time the roadbed is properly settled and business requires a second track the various plans now in progress of construction will be tested and the selection may then be dictated by actual esperience, and

4) Great economy and advantage will be derived from this in delivering upon the spot the materials for a permanent superstructure.

Man sieht Ephraim Beach verwirft nicht blos eiserne Rails sondern auch Tragsteine (sills) obgleich sie in den benachbarten Thälern zu haben wären, aus den von uns angeführten Gründen. Man bedenke nur, was das Fuhrlohn für Pirnaer Steine ausmachen würde, wenn man sie schon im Anfang auf der ganzen Route zu diesem Zweck gebrauchen wollte, und wie viel wohlfeiler sie kommen würden, nach dem die eisenbeschlagene Holzbahn hergestellt seyn wird.

Digitized by Google

minder günstigen Routen mit Vortheil Eisenbahnen anzulegen und wie auf so günstigen wie diese, die möglichst höchsten Dividenden zu erzielen sind, stellen sich auf folgende Weise:

Vorausgesetzt die ganze Strecke von Leipzig nach Dresden wäre so beschaffen wie von Leipzig nach Oschatz, oder von Leipzig nach Halle oder Wittenberg und es wären weder Brükken noch schiefe Flächen anzulegen, so würde die Bahn kosten:

Grund und Boden, 20 Fuß breit, 12 Acker à 40,000 □ Fuß, 250 Th. per Acker oder 3000 Th. per Meile; auf 13 Meilen in runder Summe .		40,000
Zuschuß für außerordentliche Fälle		30,000
Herstellung des Wegs auf der horizontalen Fläche	à 3000 Thlr.	39,000
Holz: Rails — 50,000 laufende Fuß per Meile à 1½ ggr.	3125	
Querhölzer je auf 3 Fuß 1 Stück also 8000 à 5 ggr.	1666	
Eisen: Schienen nebst Zubehör 50 Tonnen per deutsche M., die bei gegenwärtigen wohlfeilen Preisen für 60 bis 70 Thlr. zu haben sein dürften à 80	4000	
Für Ausweichplätze, Uebergänge über die Straßen und unvorhergesehene Ausgaben	3209	
	12,000	
(welche Berechnung mit der von Hrn. v. Gerstner ganz übereinstimmt. Herr v. Gerstner nimmt nämlich wie oben bemerkt, für diese Arbeiten 12,000 Fl. C. M. an.)		
auf 13 Meilen à 12,000 Thlr. . .		156,000
		285,000
folglich bliebe übrig: für Brücken, für Abgrabungen und Dämme auf dem weniger günstigen Theil der Bahn, für eine schiefe Fläche von der Ebene ins Elbthal und für Maschinerie: . .		235,000
		500,000

Digitized by Google

Wie hoch sich die zuletzt aufgeführten Kosten, wofür mir nach obiger Berechnung noch 235,000 Thlr. übrig bleiben, in der Wirklichkeit belaufen, kann erst berechnet werden, nachdem die Route bestimmt, ausgesteckt und genau vermessen sein wird. Sollte aber eine der bereits vorhandenen Brücken zum Uebergang über die Mulde benützt und der schwierige Punkt bei Meißen dadurch vermieden werden können, daß die Bahn erst oberhalb Meißen sich in das Elbthal neigen und auf dem linken Ufer der Elbe Dresden erreichen würde; so erscheint die oben angenommene Summe viel zu groß. Wie ungünstig aber auch diese Umstände sich am Ende herausstellen mögen, so wird doch wohl kein sehr bedeutender Zuschuß erforderlich sein *).

Dem anliegenden Entwurf ist Form und Inhalt der „Akten" wie sie in England und Nordamerika in solchen Fällen von der gesetzgebenden Gewalt ertheilt zu werden pflegen, zu Grunde gelegt, wobei diejenigen Abänderungen getroffen worden sind, welche Verfassung und Verhältnisse des Königreichs Sachsen zu fordern scheinen. Außergewöhnlich ist es in den angeführten Staaten: die städtischen Corporationen besonders zu autorisiren, durch Aktien-Unterzeichnung an den öffentlichen Werken Theil zu nehmen (Art. VII.), die Aktiengesellschaft zu autorisiren, Banknoten auszugeben (Art. XVII.) und ihr noch überdieß gewisse Prozente zu garantiren (Art. XVIII.), aber auch die jenen entgegen stehende Bestimmung, daß der Staat sich einen gewissen Antheil an den Dividenden bedingt (Art. XVIII.)

Auch in diesem Lande ist übrigens keine jener außergewöhnlichen Bestimmungen von wesentlicher Bedeutung.

---

*) Folgendes wäre ungefähr das sehr günstige Profil der Bahn:

Man könnte sie sammt und sonders durchstreichen und die übrigen Artikel würden ohne Zweifel noch immer Großes wirken; obschon in diesem Fall Sachsen und Deutschland die Wohlthaten der Eisenbahnen bedeutend länger entbehren dürften. Eine genaue und officielle, durch die Kenntnisse des Publikums unterstützte, und durch die Publizität der Verhandlungen beförderte, Untersuchung aller mit dieser Sache verbundenen Verhältnisse an und für sich würde, ich bin es versichert, in Verbindung mit dem Beispiel und den Erfahrungen anderer Staaten, früh oder spät den schlafenden Unternehmungsgeist bei den sächsischen Capitalisten wecken. Es ist daher durchaus kein Grund vorhanden, den ganzen Vorschlag zu verwerfen, im Fall eine oder die andere dieser Bestimmungen mißfiele.

Ich führe inzwischen in gedrängter Kürze an, was sich für die Beibehaltung derselben sagen läßt:

Die Autorisation der städtischen Corporationen zur Subscription von Aktien vermittelst einer Gesetzes-Akte ist in England und Nordamerika nicht üblich, weil sich dieses Recht der Corporationen von selbst versteht.

Die amerikanischen Städte befördern wohlthätige Anstalten und gemeinnützige Unternehmungen aller Art nach Gutdünken; nur die Unternehmung selbst, will sie die Rechte einer für sich bestehenden öffentlichen Körperschaft erlangen, bedarf einer Charte, also einer Akte, bei deren Ertheilung übrigens die gesetzgebende Gewalt sich aller Untersuchung enthält, ob die betreffende Stadt oder Corporation auch klug handle, ein solches Unternehmen zu unterstützen, — das Recht der Communen, ihre Corporations-Angelegenheiten selbst zu verwalten, ist dort eben so unverkümmert, als das Recht majorenner Individuen, zu freier Verwaltung ihres Privateigenthums — und nur in Erwägung zieht, ob nicht das Unternehmen selbst den Interessen des Staats und den Rechten der Individuen zuwider laufe. So haben, ohne irgend einer Autorisation zu bedürfen, mehrere Städte, namentlich Balti-

Digitized by Google

more, auf eine bedeutende Anzahl von Aktien in Eisenbahnen und Canälen unterzeichnet, in welchen die ganze Commune interessirt war, wobei aber die Mittel und der Unternehmungsgeist der Privaten nicht ausreichten. So hat ferner Herr Rush, vormaliger Schatzkammersekretär im Jahr 1828 für den Ohio- und Chesapeak-Canal in Amsterdam ein Anlehen von 1 Million Dollars negozirt, nicht als Staatsbeamter, sondern geschickt und bezahlt von der Stadt Washington, welche, da sie in der Unternehmung äußerst interessirt war, für das Anlehen Garantie leistete. Gleichen Grund hätten die Städte Leipzig und Dresden, im Fall der Unternehmungsgeist oder die Mittel der Capitalisten nicht zureichten, das Unternehmen auszuführen, und es ist nicht einzusehen, warum die Staatsgewalt diese Corporationen verhindern sollte, sich in ein Unternehmen einzulassen, welches in den ersten 10 Jahren seines Bestehens den Werth des liegenden Eigenthums, die Gewerbe, die städtischen Revenüen und das Wohlbefinden der ärmeren Volksklassen wenigstens um 25 pCt. verbessern, und sie überdieß nach aller Wahrscheinlichkeit, durch den daraus hervorgehenden finanziellen Gewinn, in den Stand setzen würde, ihre älteren Schulden zu tilgen.

Bankprivilegien waren, als in den V. St. Canäle und Eisenbahnen an die Tagesordnung kamen, schon zu viele zwecklos vergeudet worden, als daß man so nützlichen Unternehmungen einen Theil an diesen Goldgruben hätte zuwenden können. Es hatte sich ferner längst schon gezeigt, daß die Meinungen derjenigen, welche lehren, man könne ohne alle Gefahr die Werthzeichen in infinitum vermehren, und es komme nicht darauf an, wie das Verhältniß dieser Werthzeichen zum baaren Gelde stehe, eine eben so irrige, als gefährliche sei. Großes Unglück war geschehen und die Ueberzeugung allgemein geworden, es gebe auch in dieser Sache gewisse Grenzen, die ungestraft nicht überschritten werden dürften. Die Gesetzgebungen suchten daher die Bankprivilegien eher einzuziehen als zu

Digitized by Google

vermehren und der dadurch von ihnen beabsichtigte Zweck ward vollkommen erreicht. Seit vielen Jahren hört man keine Klagen mehr über das Bankwesen, dagegen bemerkt der aufmerksame Nationalökonomist, selbst in den abgelegensten Theilen des Landes, Wirkungen davon, die ihn in Erstaunen setzen. Der Staat Pennsylvanien hat gegenwärtig an 22 Orten Banken. Ihre Zahl, da sich an bedeutenderen Orten zwei und mehrere befinden, dürfte sich auf ungefähr 35 belaufen, und die Quantität der circulirenden Papiere auf 15 bis 20 Millionen Dollars. Man sieht wie herrlich diese Noten den Canal- und Eisenbahn-Unternehmungen zu Statten gekommen wären. Auf der andern Seite hätte auch das Bank-Institut bedeutend gewonnen, wäre der Grundsatz ausgesprochen worden: nur diejenige Summe dürfe an Banknoten creirt werden, welche erweislich in öffentliche Unternehmungen verwendet worden, und dieselbe sei außerdem noch so lange durch Hypotheken, oder sonstige Werthe und Garantieen zu decken, bis jene Unternehmungen nachhaltig und voll rentiren, also für sich schon volle Sicherheit gewähren. Was aber einmal verschleudert war, konnte nicht noch einmal weise verwendet werden. Anders ist die Lage der Dinge hier. In ganz Deutschland (Oesterreich ausgenommen) circuliren meines Wissens nur preußische Noten, deren Totalsumme, wie man sagt, sich nur auf 17 Millionen Thaler beläuft, also kaum auf den 6ten Theil dessen, was allerwenigstens in ganz Deutschland circuliren könnte und sollte. Hier bleibt demnach noch die Disposition über Summen, welche zureichen, ganz Deutschland mit Eisenbahnen zu überziehen, und nebenbei die Industrie von 20 Millionen Menschen zu stimuliren, vorausgesetzt die Regierungen befassen sich nicht unmittelbar mit dieser Sache, sondern begnügen sich, das Bankprivilegium, als Mittel und Preis zugleich, an Aktiengesellschaften zu vergeben, welche eine für die solide Führung solcher Geschäfte erforderliche Bürgschaft zu leisten vermögen. So würde allmälig mit

Digitized by Google

der Erweiterung der Transportmittel auch die Erweiterung der Circulationsmittel vor sich gehen und wären die Eisenbahnen so weit vorgerückt, daß ein Staat den andern mit seinen Bahnen erreichte, so würde auch schon die Idee einer Nationalbank zur Ausführung reif sein, wodurch in den deutschen Binnenverkehr erst Schwungkraft und Gleichförmigkeit der Bewegung käme. Diese Rücksichten und diese Aussichten schienen mir gewichtig genug, um zu einem Versuch zu rathen. Risiko ist dabei nicht das geringste; was aber sonst der Sache entgegen stehen sollte, weiß ich nicht.

Durch die Garantie von 4 pCt. soll dem Staat keine Last aufgebürdet, sondern ein bleibendes Benefiz zugesichert werden. Denn es ist höchst unwahrscheinlich, daß die Eisenbahn weniger als 4 pCt. einbringt, dagegen aber sehr wahrscheinlich, daß sie schon in den ersten Jahren 10 bis 15 abwirft. Gegen die vorstehenden Berechnungen Zweifel zu erheben, ist leicht, damit ist aber wenig gegen unsere Argumente ausgerichtet, wenn wir beweisen, daß unsre Reservemittel zureichen, alle möglichen Ausfälle zu decken. Ich habe oben die Fracht der Handelsgüter zu 6 gGr. angenommen, folglich 100 pCt. niedriger als sie gegenwärtig steht. Gesetzt nun, die Compagnie könnte nicht bei diesem Tarif bestehen: könnte man billigerweise von ihr verlangen, sie sollte das Publikum 100 pCt. an den Frachten gewinnen lassen, während sie selbst noch mit Verlust arbeitet? Gewiß nicht. In einem solchen Fall würde die Compagnie mit ihrem Tarif nur so weit herabgehen, als nöthig wäre, um das Publikum zu vermögen, die Eisenbahn vorzuziehen, wozu schon eine Reduktion von 2 gGr. oder 16 pCt. zureichen würde. Ich habe ferner in der Voraussetzung, daß sich die Zahl der Reisenden verdopple und verdreifache, das Fahrgeld zu $\frac{3}{4}$ und $1\frac{1}{2}$ Thaler die Person bestimmt, also 200 bis 300 pCt. geringer als die gegenwärtigen weit unvollkommneren Reisegelegenheiten kosten, abgesehen von den geringeren Auf-

Digitized by Google

wand an Zeit und Zehrung. Es wäre unbillig, von der Compagnie eine solche Liberalität zu erwarten, so lange sie noch selbst im Verlust ist. Diese Taxe könnte man leicht um das Doppelte und $1\frac{1}{2}$ fache erhöhen, ohne befürchten zu dürfen, daß die Eisenbahn verlassen bliebe. Ich habe endlich nur 6000 Thaler für den Transport von Steinen, Steinkohlen ꝛc. angenommen, während derselbe auf 40,000 bis 50,000 Thaler gesteigert werden könnte. Die Zugkosten einer Tonne Pirnaer Steine (20 Centner, die hier ungefähr eine Roßlast ausmachen) von Dresden bis Leipzig werden sich vermittelst Dampfmaschinen auf 13 Groschen belaufen. Dazu kann die Compagnie noch 23 Groschen per Tonne Bahnzoll und Gewinn auflegen und die Roßlast wird dennoch in Leipzig nur um $1\frac{1}{2}$ Thaler höher kommen als in Dresden. Daß zu so billigen Preisen 30,000 bis 40,000 Roßlasten dieser Steine jährlich hier Absatz fänden, ist kaum zu bezweifeln. Eben so ist es mit den Burker Steinkohlen, die für $1\frac{1}{2}$ bis 2 Groschen per Ctr. hierher gebracht, folglich zu ansehnlichem Profit verhältnißmäßig wohlfeil hier erlassen werden könnten. Hieraus ist klar, daß diese Bahn ieden Falls 10 pCt. schon im Beginn einbringen wird, sei es durch bedeutend herabgesetzte Taxen, um größeren Verkehr zu erzeugen, oder durch möglichst hochgespannte Taxen, um die im Anfang sich zeigenden Ausfälle zu decken. Was mich unter solchen Umständen bestimmt, eine Garantie von 4 pCt. vorzuschlagen, die hier nie in Anspruch genommen werden wird, und dafür einen gewissen Vortheil der Aktionäre aufzuopfern, das ist meine Ansicht von den Gesinnungen der deutschen Capitalisten in Beziehung auf dergleichen Aktien-Unternehmungen, die sie bis jetzt nur von der unglücklichen Seite kennen gelernt haben. Ihnen ist Sicherheit, wie billig, die Hauptsache, wogegen sie auf ganz außerordentliche Profite gerne Verzicht leisten. Eine große Zahl derselben ist überdieß durch besondere Pflichten gebunden, sich in nichts einzulassen, womit Risiko verbunden

Digitized by Google

ist. Diese Garantie, verbunden mit der mäßigen Vermehrung der Dividenden, werden sie daher den glänzendsten Aussichten vorziehen. Auf der andern Seite kann der Staat in Beförderung der innern Communication nie zu viel thun. Ein Land ohne Communicationen ist ein Haus ohne Treppen, ohne Thüren und Gänge. Es ist fast unglaublich in den alten Ländern, weil hier Ursache und Wirkung nicht so klar hervortreten als in neuen Ansiedlungen, wie sehr durch die Communication alle Grundstücke ꝛc. im Werth gehoben, und alle Zweige der Industrie ermuthigt werden. Die Eisenbahnen aber, die um so viel mehr und um so viel schneller wirken als Chausseen und Canäle, werden auch hier bald einen Begriff von diesen außerordentlichen Wirkungen geben.

Nach den Erfahrungen, die ich hierin gemacht habe, dürfte ein allgemeines Eisenbahnsystem im Königreich Sachsen in den ersten Jahren den gesammten Werth des Grundvermögens im Königreich und die gesammte Nationalproduktion mindestens um 10 Procente vermehren. Was ist bei so großem Interesse eine Garantie, die im unglücklichsten Fall in den ersten Jahren einen Zuschuß von etlichen Tausend Thalern verursacht, während sie dem Aerarium für alle Zeiten eine bedeutende und mit jedem Jahr wachsende Revenü sichert?

Ich unterwerfe jedoch diese Ansicht, so wie Alles, was ich in gegenwärtiger Schrift zu erörtern mir die Freiheit genommen, der höheren Weisheit Ew. und beharre ꝛc.

F. L.

Digitized by Google

II.

Entwurf

eines

Gesetzes zum Zweck der Bildung von Aktien-Gesellschaften

zu Erbauung einer Eisenbahn

zwischen Leipzig und Dresden

und

zu Anlegung von Eisenbahnen im Königreich Sachsen

überhaupt.

Art. I. Es wird eine Commission ernannt unter dem Namen: Eisenbahn-Commission des Königreichs Sachsen, bestehend aus folgenden Personen: (folgen die Namen der angesehensten Banquiers, Kaufleute, Buchhändler, Spediteure, Fabrikanten, Mitglieder des Raths, so wie des Handels und der Industrie kundiger Staatsbeamten zu Dresden und Leipzig.)

Art. II. Es soll Obliegenheit dieser Commission seyn, Untersuchungen anzustellen, in wie ferne die Anlegung einer Eisenbahn zwischen den beiden Städten Dresden und Leipzig vortheilhaft und ausführbar sei. Sie soll zu diesem Zweck Erkundigungen einziehen, wie hoch sich der jährliche Transport an Waaren, Bau- und Brennmaterialien, Lebensmittel und sonstigen Verkehrs-Artikeln auf dieser Route belaufe; wie viele Reisende hin und hergehen, wie viele Personen in den beiden Städten jährlich die Eisenbahn für kürzere oder längere Spatzierfahrten (namentlich zur Meßzeit) benutzen würden: und soll demnach berechnen, wie hoch die muthmaßliche Einnahme einer Eisenbahn auf dieser Route sich belaufen dürfte, wobei die von der größern Schnelligkeit, Wohlfeilheit, Annehmlichkeit und

Digitized by Google

Sicherheit des Reisens und des Transports zu erwartende Vermehrung des Verkehrs und der Passagiere in billigen Anschlag zu bringen ist.

Sie soll sofort unter Zurathziehung von Kunstverständigen einen Kosten-Ueberschlag einer einfachen Bahn entwerfen, welcher in der Folge, wenn die Vermehrung des Verkehrs es nothwendig machen sollte, eine zweite Bahn beigefügt werden könnte.

Art. III. Gedachte Eisenbahn-Commission soll in zwei Sectionen getheilt seyn, nämlich in die von Dresden und die von Leipzig. Jede dieser beiden Sectionen soll zum Behuf der erforderlichen Vorarbeiten und der Vollziehung der Beschlüsse der Plenarversammlung unter dem Vorsitze eines durch Stimmenmehrheit aus ihrer Mitte zu erwählenden Präsidenten in jeder Woche eine ordentliche Sitzung halten, und ihre Verhandlungen durch einen aus ihrer Mitte zu erwählenden Secretär zu Protocoll nehmen lassen.

Die erste Versammlung der Sectionen soll durch das älteste Mitglied berufen werden, welchem auch das Präsidium der Versammlung so lange zukommt, bis die Wahl des Sections-Präsidenten zu Stande gekommen seyn wird. Jeder Section soll frei stehen, noch fünf weitere Mitglieder, deren Mithülfe und Beirath ihr besonders wünschenswerth erscheint, zu sich zu nehmen. Erledigungen durch Todesfälle, längere Abwesenheit, Resignation ꝛc. sollen die Sectionen durch Wahl ergänzen.

Art. IV. Die Plenar-Versammlung soll abwechselungsweise zu Dresden und Leipzig gehalten werden, und zwar alle zwei Monate, je am ersten Montag des zweiten Monats, oder im Fall Hindernisse einträten, an dem darauf folgenden Montag, wobei die Sections-Präsidenten abwechselungsweise die Stelle des Präsidenten und Vice-Präsidenten zu versehen haben. Zu Fassung gültiger Beschlüsse in dieser Versammlung wird wenigstens die Anwesenheit der Hälfte sämmtlicher Mitglieder erfordert.

Digitized by Google

Ihre Verhandlungen sollen längstens 8 Tage nach beendigter Sitzung durch den Druck öffentlich bekannt gemacht werden.

Art. V. Sollte sich durch die Arbeiten der Commission ergeben, daß die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig wünschenswerth und ausführbar ist, so hat dieselbe, unter Zuziehung von Sachverständigen die Route zu bestimmen, welche die Eisenbahn zu nehmen hat, sofort dieselbe ungesäumt abmessen und ausstecken zu lassen, und endlich die Pläne und Kosten-Anschläge dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Art. VI. Ist diese Genehmigung erfolgt, so sollen die Bau-Plane und Kosten-Anschläge nebst den Berechnungen über den muthmaßlichen Ertrag der Eisenbahn durch den Druck bekannt gemacht werden. Zugleich ist das Publikum einzuladen, an einem bestimmten Tag auf den Rathhäusern zu Leipzig und Dresden zu erscheinen, und dieses Unternehmen durch Subscription zu unterstützen.

Art. VII. Bei dieser Subscription soll der Sections-Präsident und 3 Mitglieder der Commission gegenwärtig seyn.

5000 Aktien, jede zu 100 Thlr. sollen unterzeichnet seyn, bevor sich die Gesellschaft constituiren kann.

Im Fall die Subscription bei der ersten Auflegung der Bücher nicht zureicht, wird die Commission ihre Bemühungen und Arbeiten fortsetzen, bis der Zweck erreicht ist. Sollte jedoch nach Verlauf des zweiten Subscriptionstermins sich noch keine zureichende Anzahl von Subscribenten gefunden haben, so sollen die städtischen Magistrate dieses Königreichs autorisirt seyn, die noch nicht genommene Anzahl von Aktien auf Rechnung ihrer Corporations-Cassen zu subscribiren und werden sie durch dieses Gesetz ermächtigt, zu Abtragung ihrer Aktien die erforderlichen Anlehen aufzunehmen.

Art. VIII. Vier Wochen nachdem die erforderliche Anzahl von Aktien unterzeichnet seyn wird, hat der Prä-

Digitized by Google

sident durch öffentlichen Aufruf sämmtliche Actionäre zu berufen, und unter dem Beisitz zweier Mitglieder der Eisenbahn-Commission die Wahl eines Directoriums der Eisenbahn-Gesellschaft zu veranstalten.

Art. IX. Nach vollbrachter Wahl soll die Eisenbahn-Commission in Beziehung auf dieses Unternehmen als aufgelöst zu betrachten sein. Die Mitglieder derselben erhalten für ihre Dienstleistung keine Belohnung, aber die Summe von Thalern wird von Seiten des Staats zu ihrer Verfügung gestellt, um damit die Vermeßungs-Kosten und sonstige Ausgaben zu bestreiten, oder auch, wenn sie es für zweckmäßig halten sollten, Versuche im Kleinen anzustellen. Diese Summe ist jedoch seiner Zeit von der Eisenbahn-Gesellschaft der Staats-Casse wieder zu ersetzen.

Art. X. Das Directorium der Eisenbahn-Gesellschaft soll aus 12 Mitgliedern bestehen. Diese sollen einen Präsidenten, Vice-Präsidenten und Secretär aus ihrer Mitte erwählen. Jedes Jahr soll $\frac{1}{3}$ des Directoriums austreten und durch Wahl der Plenar-Versammlung ergänzt werden.

Art. XI. Das Directorium soll in Leipzig seinen Sitz haben. Dasselbe wird die Secretäre, Ingenieure, Cassirer und Unterbeamten der Gesellschaft anstellen, ihre Besoldungen bestimmen, ihnen die nöthigen Vorschriften geben, sie in ihren Functionen beaufsichtigen und ihre Rechnungen untersuchen. Auch wird es die Aktienscheine ausstellen, und die Ab- und Zuschreibungen der Aktien besorgen. Zu Abfassung gültiger Beschlüsse, wird die Anwesenheit von 7 Mitgliedern erfordert.

Art. XII. Das Directorium der Eisenbahn-Gesellschaft hat ferner die Befugniß Bahn-Zollregulation zu entwerfen und bekannt zu machen, Anordnungen über die Art und Weise des Transports auf der Eisenbahn zu treffen, und überhaupt alles dasjenige zu thun, zu verordnen und zu befehlen was nöthig ist, um die Ordnung

Digitized by Google

auf der Bahn aufrecht zu erhalten, und das Gedeihen der Anstalt zu fördern. Jedoch sollen die Anordnungen desselben den Gesetzen und Einrichtungen des Staats nicht zuwider laufen, und nicht in die Rechte der Privaten eingreifen.

Art. XIII. Jedes Jahr wird der Präsident des Directoriums über den Zustand der Gesellschafs-Angelegenheiten einen vor dem 1. Novemb. im Druck bekannt zu machenden Bericht erstatten. Von dieser Zeit an bis zum 1. Jan. sollen die Rechnungen der Gesellschaft zur Einsicht der Aktionäre in dem Expeditions-Zimmer des Directoriums aufgelegt werden.

Art. XIV. Am 1ten Montag im Januar jeden Jahres soll hierauf Plenar-Versammlung gehalten werden, in welcher das ausgetretene Ein-Drittel des Directoriums durch neue Wahl ergänzt wird.

Art. XV. Während des Baues der Eisenbahn soll der Präsident des Directoriums alle 3 Monate einen öffentlichen Bericht über den Fortgang des Werks erstatten. Auch soll das Directorium während dieser Zeit wöchentliche Sitzungen halten.

Art. XVI. Die Einzahlung der Aktien geschieht in Raten von 10 Thlr. wovon die erste sogleich bei der Subscription zu berichtigen ist. Die folgenden Einzahlungen geschehen nach öffentlicher Aufforderung des Cassirers, in Folge eines Directorial-Beschlusses. Wer nach dreimaligem Aufrufe seine Rate nicht bezahlt, wird der sämmtlichen Einlagen für verlustig erklärt.

Art. XVII. Zu Erleichterung der Unternehmung und zu Belebung des Verkehrs ist der Eisenbahn-Compagnie gestattet, Eine Million Banknoten zu creiren, welche bei sämmtlichen öffentlichen Cassen als baares Geld anzunehmen sind. Diese Summe soll nie überschritten werden. Auch soll die Compagnie Veranstaltung treffen, daß diese Noten jederzeit von dem Publikum gegen baar Geld ausgewechselt werden können. Für diejenigen Noten-

Digitized by Google

welche die Aktionäre in Folge der Notencirculation nicht in baarem Gelde einzahlen dürfen, haben sie zur vollen Sicherheit des Unternehmens und des Publikums gültige Unterpfänder in liegenden Gründen zu stellen oder sonstige durch das Directorium zu bestimmende Garantieen zu geben, wornach also die Innhaber besagter Noten dreifache Sicherheit besäßen: erstens, den Werth der Eisenbahn; zweitens, den Werth der Unterpfänder; und drittens, die hiernach bemeldete Garantie des Staats. Jedoch soll es ganz in dem Ermessen der Plenar-Versammlung dieser Aktien-Gesellschaft stehen, ob sie von der in diesem Artikel enthaltenen Erlaubniß Gebrauch machen will oder nicht.

Art. XVIII. Ferner garantirt die Staatskasse den Aktien-Innhabern ein Einkommen von 4 Proc. für Eine Million Thaler, also 40,000 Thlr. jährlich, wogegen sie in folgender Weise an den Dividenden Theil nimmt. Erträgt die Eisenbahn 7 Proc. oder weniger, so sollen dieselben den Aktionärs zufallen. Von allen Dividenden über 7 Proc. bezieht der Staat die Hälfte, wogegen der Eisenbahn-Gesellschaft Freiheit von allen sonstigen Lasten, Anlagen und Beschränkungen, sie mögen Namen haben, welche sie wollen, zugesichert wird.

Art. XIX. Noch vor dem Angriff des Werkes wird das Ministerium des Innern Sorge tragen, daß in 3 in der Sache nicht betheiligten Amts-Hauptmannschaften, drei Schätzungs-Gerichte, jedes aus 9 Personen bestehend, welche durch das Loos aus der Zahl der 100 höchst besteuerten Einwohner in der Kreis-Hauptmannschaft gezogen sind, bestellt werden. Diese 9 Personen haben durch Wahl noch 3 weitere Einwohner der Amts-Hauptmannschaft, welchen sie besondere Kenntnisse und Geschicklichkeit zu Verrichtung der dem Schätzungs-Gerichte obliegenden Geschäfte zutrauen, zu sich zu nehmen.

Art. XX. Diese Schätzungs-Gerichte (jedes demnach aus 12 Personen bestehend) haben die betreffenden Amts-Hauptleute darauf zu beeidigen, daß sie ohne Gunst oder

Digitized by Google

oder Mißgunst, nach bestem Wissen und Gewissen, die ihnen zukommenden Obliegenheiten erfüllen wollen.

Hierauf sollen dieselben, und zwar jedes für sich, unter Anführung des betreffenden Amts-Hauptmanns die bereits ausgesteckte Route der Eisenbahn von Anfang bis zu Ende beaugenscheinigen, und den Werth solcher Grundstücke, die wie z. B. Gärten, Baumgärten, Waldungen, Häuser und Gebäude, durch die Eisenbahn ganz oder zum Theil ruinirt werden, vorläufig einschätzen, nach dem sie einerseits die Eigenthümer, anderseits den Anwalt der Eisenbahn-Compagnie über jeden besondern Fall angehört, und die von beiden Theilen vorgeführten Zeugen und etwa auch die Ortsbehörden über ihre Meinung vernommen haben.

Den hierauf folgenden Berathungen und Beschlußnahmen des Schätzungs-Gerichts, soll niemand beiwohnen, als der Amts-Hauptmann, welcher in demselben zwar den Vorsitz zu führen, sich aber durchaus keine Einmischung in die Berathungen selbst zu erlauben, sondern seine Thätigkeit einzig auf die Einforderung der Stimmen und Niederschreibung des Schätzungs-Werthes in das zu führende Protocoll zu beschränken hat. Die Schätzungen selbst, sind geheim zu halten, bis alle drei Schätzungs-Gerichte ihre Arbeiten beendigt haben werden.

Art. XXI. In allen Fällen, wo der Schaden sogleich sichtbar, und für den betreffenden Eigenthümer von Bedeutung ist, wie z. B. bei Zerstörung eines Gartens, Niederreißung eines Hauses, einer Mühle, u. s. w. ist die Entschädigung an baarem Gelde sogleich, und noch ehe die Compagnie auf dieser Stelle an's Werk geht, zu leisten.

Art. XXII. In allen andern Fällen, wo der Schade nicht bedeutend, und vor Herstellung des Werks eigentlich nicht mit Bestimmtheit auszumitteln ist, wie z. B. wo die Eisenbahn Aecker, Wiesen oder Haiden durchstreicht, soll die Schätzung des Schadens erst ein Jahr nach Vol-

Digitized by Google

lendung und In's werksetzung der Eisenbahn, auf die in Art. 20. vorgeschriebene Weise vorgenommen werden, bei welcher Gelegenheit auch die in jenem Art. angeordnete Vor-Schätzung zu revidiren ist. Den Schätzungsmännern ist dabei vorzustellen, daß sie nur den wirklichen Schaden in Anschlag zu bringen, und also auch zu berücksichtigen haben, wie weit die durch die Eisenbahn berührten Grundstücke durch diese Unternehmung an Werth gewonnen haben.

Die mittlere der drei Schätzungssummen ist sodann von der Eisenbahn-Compagnie an die betreffenden Privaten als Entschädigungssumme zu bezahlen, nebst 5 Proc. Zinsen von dem Tage an, da die Compagnie ihre Arbeiten auf dem betreffenden Grundstücke begonnen hat.

Art. XXIII. Nachdem die Schätzungsgerichte die Route das erstemal beaugenscheinigt haben, und der nach dem Gutachten derselben in Folge des Art. XXI. zu leistende vorläufige Schaden-Ersatz geleistet ist, hat die Eisenbahn-Compagnie das Recht, über die auf der Route liegenden Aecker, Wiesen, Haiden, Waldungen, Baumgärten, Weinberge, Gärten, Häuser und Gebäude nach Gutdünken zu disponiren, auch Holz, Steine, Sand, Lehm oder Erde überall wo diese Materialien sich längs der Route finden, nach Belieben zum Behuf ihres Werkes wegzunehmen, und zu verwenden, wobei es sich von selbst versteht, daß die Eigenthümer auf eine billige Vergütung Anspruch zu machen haben, welche auf ihr Verlangen und wenn die Parteien sich nicht gütlich darüber verständigen können, von dem in Art. XXII. erwähnten Schätzungsgerichten ausgemittelt werden soll.

Art. XXIV. In allen Fällen, in welchen nach der mittlern Summe der drei Einschätzungen der, einer und derselben Person zugefügte, Schaden über 500 Thlr. beträgt, soll den Beschädigten sowohl als der Compagnie gestattet seyn, den ordentlichen Weg Rechtens einzuschlagen. Im Fall jedoch die ordentlichen Gerichte keine respect. größere oder geringere Summe als die zuvor eingeschätzte zu Gunsten

Digitized by Google

des Appellanten erkennen würden, soll derselbe sämmtliche Prozeßkosten allein zu tragen haben. Im entgegengesetztem Fall sind die Prozeßkosten von beiden Parteien zu gleichen Theilen zu tragen.

Art. XXV. Nachdem der Zweck der Ernennung einer Eisenbahn-Commission in Beziehung auf die Dresden und Leipziger Eisenbahn erreicht, und ihre Function in dieser Beziehung zu Folge des Art. IX. erloschen sein wird, hat die Leipziger Section die Arbeiten allein fortzusetzen, die Routen von Leipzig nach der Elbe in der Richtung von Berlin, von Leipzig nach Zwickau und Chemnitz, von Leipzig nach den sächsischen Herzogthümern in der Richtung von Gotha, und endlich von Leipzig nach Halle einer ähnlichen Untersuchung zu unterwerfen, und die Resultate derselben öffentlich bekannt zu machen.

Zu diesem Zwecke steht derselben frei, zehn Personen aus andern Gegenden oder Städten des Königreichs Sachsen, deren Mitwirkung derselben wünschenswerth erscheinen sollte, zu sich zu nehmen, welche Personen das Recht und die Verpflichtung haben sollen, den Sitzungen der Commission als ordentliche Mitglieder beizuwohnen.

Art. XXVI. Ueberhaupt hat jeder Staatsbürger die Verpflichtung auf Vorbescheiden oder schriftliche Requisition der Commission, über Gegenstände, die sie zu wissen verlangen wird, mündliche oder schriftliche, und auf Verlangen eidliche Auskunft zu ertheilen.

Eben so haben sämmtliche Staatsbeamte und Behörden den auf ihre Verrichtungen sich beziehenden Requisitionen der Commission prompt und pflichtmäßig zu entsprechen.

Art. XXVII. Sobald die Dividende der Dresden und Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft 4 Proc. erreichen oder übersteigen, folglich die in Art. XVIII. bemerkte Garantie überflüssig geworden sein wird, soll dieselbe auf diejenigen zwei Routen übertragen werden (und zwar auf jede zur Hälfte), welche zur Zeit da dieser Fall eintritt, die meisten Subscriptionen erhalten haben werden.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google